Deutscher Bundestag **Drucksache 18/10524**

18. Wahlperiode 30.11.2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung – Drucksachen 18/9523, 18/9853, 18/10102 Nr. 3 –

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes

A. Problem

Gemäß § 4 des Fernstraßenausbaugesetzes ist der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen jeweils nach Ablauf von fünf Jahren unter besonderer Beachtung der Belange der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus zu überprüfen. Dies ist im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 geschehen. Die diesem zugrundeliegende Verkehrsprognose 2030 sagt eine weitere Zunahme des Straßenverkehrs voraus. Der geltende Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen soll daher an die prognostizierte Verkehrsentwicklung angepasst werden.

B. Lösung

Ein überarbeiteter Bedarfsplan tritt an die Stelle des bisherigen Bedarfsplans.

Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Annahme des Gesetzentwurfs mit abweichenden Änderungen.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9523, 18/9853 mit folgender Maßgabe, im Übrigen unverändert anzunehmen:

Artikel 1 wird wie folgt gefasst:

„Artikel 1

Das Fernstraßenausbaugesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Januar 2005 (BGBl. I Nr. 9 vom 11.02.2005), das zuletzt durch Artikel 469 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I 1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 7 wird folgender § 8 eingefügt:

„§ 8

Auf laufende und fest disponierte Vorhaben sind die Rechtsvorschriften über Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs anzuwenden.“

2. Die Anlage wird wie folgt gefasst:

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Anlage (zum Fernstraßenausbaugesetz):

Vorbemerkung:

Im Sinne der Anlage bedeuten:

1. A: Bundesautobahn
2. AD: Autobahndreieck
3. AK: Autobahnkreuz
4. AS: Anschlussstelle
5. B: Bundesstraße
6. L: Landesstraße
7. OU: Ortsumfahrung
8. LGr: Landesgrenze

Nicht fettgedruckte Projekte ohne eigene laufende Nummer sind Teilprojekte, die die Dringlichkeitseinstufung des jeweils unmittelbar vorstehenden fettgedruckten Hauptprojektes teilen.

Die nachstehend genannten Projekte waren zum 01.01.2016 noch nicht fertiggestellt.

Durch die Bezeichnung der nachstehend genannten Projekte erfolgt keine Festlegung auf eine Realisierungsvariante. Die Bestimmung der Linienführung erfolgt gemäß den dafür geltenden Rechtsvorschriften.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Erklärungen

* Markierung der Projekte, die gegenüber dem Gesetzesentwurf der Bundesregierung vom 05.09.2016 (BT-Drs. 18/9523) geändert worden sind.

Bauziele (Neubau)		Bauziele (Erweiterung)	
N 2	2-streifiger Neubau	E 4	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen
N 3 [1]	3-streifiger Neubau	E 6	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
N 4	4-streifiger Neubau	E 8	Erweiterung auf 8 Fahrstreifen
N 6	6-streifiger Neubau	E 10	Erweiterung auf 10 Fahrstreifen
N 2/3 [1]	2-bzw. 3-streifiger Neubau	E 6/8	Erweiterung auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen
N 2/4	2-bzw. 4-streifiger Neubau	E 6/10	Erweiterung auf 6 bzw. 10 Fahrstreifen
N 3/4 [1]	3-bzw. 4-streifiger Neubau	E 8/9	Erweiterung auf 8 bzw. 9 Fahrstreifen
N 4/6	4-bzw. 6-streifiger Neubau	E 8/10	Erweiterung auf 8 bzw. 10 Fahrstreifen
N 2+E 4	2-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	KN	Ausbau eines Knotenpunktes
N 3+E 4 [1]	3-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	KN	Ausbau eines Knotenpunktes
N 4+E 4	4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen		
N 4+E 6	4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 6 Fahrstreifen		
N 6+E 6	6-streifiger Neubau und Erweiterung auf 6 Fahrstreifen		
N 4+E 8	4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 8 Fahrstreifen		

[1] Das Bauziel N 3 entspricht dem Bauziel N 2, ergänzt durch Streckenbereiche mit wechselseitiger Überholmöglichkeit.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
BADEN-WÜRTTEMBERG							
1	**BW**	**A 003**		**LGr. BY/BW**	**LGr. BW/BY**	**E 6**	**Laufend und fest disponiert**
2	**BW**	**A 005**		**AS Hemsbach**	**AK Weinheim**	**E 6**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
3	**BW**	**A 005**		**AK Weinheim**	**AK Heidelberg**	**E 6**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
4	**BW**	**A 005**		**AK Heidelberg**	**AK Walldorf**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung**
5	**BW**	**A 005**		**AK Walldorf**	**AD Karlsruhe**	**E 8**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
6	**BW**	**A 005**		**AS Freiburg-M**	**AS Bad Krozingen**	**E 6**	**Weiterer Bedarf**
7	**BW**	**A 005**		**AS Offenburg**	**AS Freiburg-M**	**E 6**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
	BW	A 005		AS Offenburg	AS Riegel	E 6	
	BW	A 005		AS Riegel	AS Freiburg-M	E 6	
8	**BW**	**A 005**		**AS Offenburg**	**AS Baden-Baden**	**E 6**	**Laufend und fest disponiert**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
9	**BW**	**A 006**		**AK Mannheim**	**AS Schwetzingen/Hockenheim**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung**
10	**BW**	**A 006**		**AD Hockenheim**	**AK Walldorf**	**E 8**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
11	**BW**	**A 006**	**A 081**	**AK Weinsberg**	**Lgr. BY/BW**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung**
	BW	A 006	A 081	AK Weinsberg	AS Kupferzell	E 6	
	BW	A 006	A 081	AS Kupferzell	Lgr. BY/BW	E 6	
12	**BW**	**A 006**		**AS Wiesloch /Rauenberg**	**AK Weinsberg**	**E 6**	**Laufend und fest disponiert - Engpassbeseitigung**
13	**BW**	**A 007**		**AS Illertissen**	**AS Memmingen-S (Anteil BW)**	**E 6**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
14	**BW**	**A 008**		**AD Leonberg**	**AK Stuttgart**	**E 8**	**Vordringlicher Bedarf**
15	**BW**	**A 008**		**AK Stuttgart**	**AS Stuttgart-Degerloch**	**E 8**	**Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung**
16	**BW**	**A 008**		**AS Stuttgart-Degerloch**	**AS Wendlingen**	**E 8**	**Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung**
17	**BW**	**A 008**		**AS Mühlhausen**	**Hohenstadt**	**E 6**	**Laufend und fest disponiert**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
18*	BW	A 008		Hohenstadt	AS Ulm-Nord	E 6	Laufend und fest disponiert
19*	BW	A 008		AS Ulm-Nord	Ulm-Ost	E 6	Laufend und fest disponiert
20	BW	A 008		AS Pforzheim-N	AS Pforzheim-S	E 6	Laufend und fest disponiert - Engpassbeseitigung
21	BW	A 081		AS Pleidelsheim	AS Stuttgart-Zuffenhausen	E 8	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
22	BW	A 081		AK Weinsberg	AS Ilsfeld	E 8	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
23	BW	A 081		AK Stuttgart	AS Sindelfingen-Ost	E 6	Vordringlicher Bedarf
24	BW	A 081		AS Böblingen-Hulb	AS Sindelfingen-O	E 6	Laufend und fest disponiert - Engpassbeseitigung
25	BW	A 098		Rheinfelden - Tiengen	(1. Fahrbahn)	N 2	Vordringlicher Bedarf
26*	BW	A 098		Rheinfelden - Tiengen	(2. Fahrbahn)	E 4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
27	BW	A 098		AD Hochrhein	Rheinfelden- Karsau	N 4	Laufend und fest disponiert
28	BW	A 860		Freiburg	AS Freiburg-Mitte	N 4	Vordringlicher Bedarf

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
29	BW	B 031		Kirchzarten	Buchenbach	E 4	Vordringlicher Bedarf
30	BW	B 031		OU Falkensteig		N 4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
31	BW	B 031		OU Falkensteig	(Hirschsprungtunnel)	N 4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
32	BW	B 031		OU Hinterzarten		N 4	Weiterer Bedarf
33*	BW	B 003		Lückenschluss bei Kuppenheim		N 2	Vordringlicher Bedarf
34	BW	B 003		B 535	L 594a (Wiesloch-N)	E 4	Vordringlicher Bedarf
35	BW	B 010		Pforzheim/Eutingen	Niefern	E 4	Vordringlicher Bedarf
36	BW	B 010		OU Berghausen		N 2	Vordringlicher Bedarf
37	BW	B 010		Verlegung in Enzweihingen	(Umfahrungsvariante)	N 2	Vordringlicher Bedarf
38	BW	B 010		Enzweihingen	AS Stuttgart-Zuffenhausen (A 81)	E 4	Vordringlicher Bedarf
39	BW	B 010		AS Stuttgart-Zuffenhausen (A 81)	AS Stuttgart-Neuwirtshaus	E 6	Vordringlicher Bedarf

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
40	**BW**	**B 010**		**Dreieck Stuttgart-Neckarpark**	**Plochinger Dreieck**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf**
41	**BW**	**B 010**		**Gingen-O**	**Geislingen-M**	**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**
42	**BW**	**B 010**		**Geislingen-M**	**Geislingen-O**	**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
43	**BW**	**B 010**		**OU Amstetten**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
44	**BW**	**B 010**		**OU Urspring**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
45	**BW**	**B 010**		**Süßen-O**	**Gingen-O**	**N 3/4**	**Laufend und fest disponiert**
46	**BW**	**B 012**		**OU Großholzleute**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
47	**BW**	**B 014**		**Backnang-West**	**Nellmersbach**	**N 4+E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
48	**BW**	**B 014**		**OU Michelfeld**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
49	**BW**	**B 014**		**OU Oppenweiler**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
50	**BW**	**B 014**		**Rottweil**	**Tuttlingen**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
	BW	B 014		OU Spaichingen		N 2	
	BW	B 014		OU Rietheim-Weilheim		N 2	
51	**BW**	**B 014**		**OU Stockach**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
52	**BW**	**B 014**		**Backnang-West**	**Nellmersbach (BA 1.1+1.2)**	**N 4+E 4**	**Laufend und fest disponiert**
53	**BW**	**B 014**	**B 019**	**Verlegung in Schwäbisch Hall**		**N 4**	**Laufend und fest disponiert**
54	**BW**	**B 019**	**B 298**	**OU Gaildorf**	**(sö Abschnitt)**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
55	**BW**	**B 027**	**B 028**	**Tübingen (Bläsibad)**	**B 28 (Schindhaubasistun-nel)**	**N 4**	**Vordringlicher Bedarf**
56	**BW**	**B 027**		**Neukirch**	**Balingen**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
	BW	B 027		OU Neukirch		N 2	
	BW	B 027		OU Schömberg		N 2	
	BW	B 027		Dotternhausen	Balingen	N 2	

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
57*	BW	B 027		OU Hardheim		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
58*	BW	B 027		OU Neckarburken		N 2	Vordringlicher Bedarf
59	BW	B 027		Bodelshausen (L 389)	Nehren (L 394)	N 4+E 4	Vordringlicher Bedarf
60	BW	B 027		AS Leinfelden-Echterdingen-Nord	AS Aich	E 6	Vordringlicher Bedarf
61	BW	B 027		AS Neckarsulm	B27/L1095	E 4	Vordringlicher Bedarf
62	BW	B 027		OU Offenau		N 2	Vordringlicher Bedarf
63	BW	B 027		OU Jagstfeld		N 2	Vordringlicher Bedarf
64	BW	B 027		OU Jestetten		N 2	Vordringlicher Bedarf
65	BW	B 027		Donaueschingen	Hüfingen	E 4	Laufend und fest disponiert
66	BW	B 027		OU Behla		N 2	Laufend und fest disponiert
67	BW	B 028		OU Blaubeuren/Gerhausen		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
68	**BW**	**B 028**		**Freudenstadt (Tunnel)**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
69	**BW**	**B 028**		**OU Blaustein**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
70	**BW**	**B 028**		**OU Unterjesingen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
71	**BW**	**B 028**		**Grünmettstetten (L 370)**	**L 355a**	**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
72	**BW**	**B 028n**		**OU Horb**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
73	**BW**	**B 028n**		**Rottenburg**	**Tübingen (L 370 alt)**	**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
74	**BW**	**B 029**		**Schwäbisch Gmünd**	**Aalen**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
	BW	B 029		Schwäbisch Gmünd	Hussenhofen	E 4	
	BW	B 029		Hussenhofen	Böbingen	E 4	
	BW	B 029		Böbingen	Mögglingen	E 4	
75	**BW**	**B 029**		**NO-Ring Stuttgart**	**(B 27 - B14)**	**N 4+E 4**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
76	**BW**	**B 029**		**Essingen**	**Aalen**	**E 4**	**Laufend und fest disponiert**
77	**BW**	**B 029**		**OU Mögglingen**		**N 4**	**Laufend und fest disponiert**
78	**BW**	**B 029a**		**Unterkochen**	**Ebnat**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
79	**BW**	**B 029n**		**Röttingen**	**Nördlingen**	**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
80	**BW**	**B 030**		**Friedrichshafen (B 31)**	**Ravensburg/Eschach**	**N 4**	**Vordringlicher Bedarf**
81	**BW**	**B 030**		**Enzisreute**	**Gaisbeuren**	**N 4+E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
	BW	B 030		OU Gaisbeuren		N 4+E 4	
	BW	B 030		OU Enzisreute		N 4+E 4	
82	**BW**	**B 030**		**Biberach (Jordanbad)**	**Hochdorf**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
83	**BW**	**B 030**		**OU Ravensburg/ Eschach**	**Baindt**	**N 4**	**Laufend und fest disponiert**
84	**BW**	**B 031**		**Friedrichshafen/Waggershausen**	**Friedrichshafen (B 30 alt)**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
85*	**BW**	**B 031**		**Überlingen-Ost**	**Immenstaad**	**N 4+E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
86	**BW**	**B 031**		**Breisach**	**Freiburg**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
87	**BW**	**B 031**		**Immenstaad**	**Friedrichshafen/ Wag-gershausen**	**N 4**	**Laufend und fest disponiert**
88	**BW**	**B 031**		**Überlingen/W**	**Überlingen/O**	**N 3**	**Laufend und fest disponiert**
89	**BW**	**B 032**		**OU Ravensburg**	**(Molldiete-Tunnel)**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
90	**BW**	**B 032**		**OU Horb (Neckartalquerung)**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
91	**BW**	**B 032**		**OU Boms**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
92	**BW**	**B 032**		**OU Blitzenreute**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
93	**BW**	**B 032**		**OU Staig**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
94	**BW**	**B 033**		**Verlegung bei Meersburg**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
95	**BW**	**B 033**		**OU Elgersweier**		**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
96	**BW**	**B 033**		**OU Haslach**		**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**
97	**BW**	**B 033**		**OU Gutach**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
98	**BW**	**B 033**		**Konstanz (Landeplatz)**	**Allensbach/W**	**E 4**	**Laufend und fest disponiert**
99	**BW**	**B 034**		**OU Grenzach**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
100	**BW**	**B 034**		**OU Oberlauchringen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
101	**BW**	**B 034**		**OU Wyhlen**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
102	**BW**	**B 035**		**OU Bruchsal-Ost**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
103	**BW**	**B 036**		**Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe**		**N 4**	**Vordringlicher Bedarf**
104	**BW**	**B 039**		**OU Willsbach**	**OU Ellhofen**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
	BW	B 039		OU Willsbach		N 2	
	BW	B 039		OU Ellhofen		N 2	

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
105	**BW**	**B 290**		**OU Königshofen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
106	**BW**	**B 292**		**OU Östringen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
107	**BW**	**B 292**		**OU Adelsheim**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
108	**BW**	**B 293**		**Berghausen**	**Bretten**	**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**
	BW	B 293		OU Berghausen		N 2	
	BW	B 293		OU Jöhlingen		N 2/3	
109	**BW**	**B 293**		**Lgr. RP/BW**	**B 10 (2. Rheinbrücke)**	**N 4**	**Vordringlicher Bedarf**
110	**BW**	**B 294**		**OU Bauschlott**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
111	**BW**	**B 294**		**SW-OU Bretten**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
112*	**BW**	**B 294**		**OU Loßburg**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungs-recht**
113	**BW**	**B 294**		**OU Winden**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
114	**BW**	**B 296**		**Kernstadtentlastung Calw**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
115	**BW**	**B 311**		**OU Obermarchtal**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
116	**BW**	**B 311**		**OU Deppenhausen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
117	**BW**	**B 311**		**OU Riedlingen**		**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
118	**BW**	**B 311**		**Immendingen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
119	**BW**	**B 311**	**B 030**	**Erbach**	**Dellmensingen (B 30)**	**N 2/3**	**Laufend und fest disponiert**
120	**BW**	**B 311**		**OU Unlingen**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
121*	**BW**	**B 311n**	**B 313**	**Mengen**	**Engelswies**	**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**
	BW	B 311n	B 313	Sigmaringen	Mengen	N 3	
	BW	B 311n	B 313	Vilsingen	Engelswies	N 2	
122	**BW**	**B 312**		**Lichtenstein**	**Engstingen**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
	BW	B 312		Verlegung bei Lichtenstein	(Albaufstieg)	N 2	
	BW	B 312		OU Engstingen		N 2	
123	**BW**	**B 312**		**Ringschnait**	**Edenbachen**	**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**
124	**BW**	**B 312**		**OU Reutlingen**	**(Scheibengipfeltunnel)**	**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
125	**BW**	**B 313**		**OU Grafenberg**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
126	**BW**	**B 314**		**Donaueschingen**	**Waldshut-Tiengen**	**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**
	BW	B 027		OU Zollhaus		N 2	
	BW	B 027		OU Randen		N 2	
	BW	B 314		OU Grimmelshofen		N 2	
127	**BW**	**B 317**		**Lörrach**	**Schopfheim**	**E 4**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
128	**BW**	**B 415**		**OU Lahr**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
129	BW	B 462		Freudenstadt (Tunnel)		N 2	Vordringlicher Bedarf
130	BW	B 462		Bad Rotenfels	Rotherma (Querspange)	E 4	Vordringlicher Bedarf
131	BW	B 462		OU Schramberg		N 2	Vordringlicher Bedarf
132	BW	B 462	A 005	Ausbau bei Rastatt	(mit Umbau AS A 5/B 462)	KN	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
133	BW	B 463		Westtangente Pforzheim	1. BA (W-OU)	N 2	Vordringlicher Bedarf
134	BW	B 463		Westtangente Pforzheim	2. BA (W-OU)	N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
135	BW	B 463		OU Lautlingen		N 2/3	Vordringlicher Bedarf
136	BW	B 463		Westtangente Pforzheim	(BA 1.02)	N 2	Laufend und fest disponiert
137	BW	B 464		OU Reutlingen		N 2	Vordringlicher Bedarf
138	BW	B 464		OU Holzgerlingen		E 4	Laufend und fest disponiert
139	BW	B 465		OU Owen		N 2	Vordringlicher Bedarf

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
140	BW	B 465		OU Ehingen		N 2	Weiterer Bedarf
141	BW	B 465		OU Ingerkingen		N 2	Weiterer Bedarf
142	BW	B 465		OU Warthausen		N 2	Vordringlicher Bedarf
143*	BW	B 466		Heidenheim (Tunnel)		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
144	BW	B 466		OU Böhmenkirch	(Variante)	N 2	Vordringlicher Bedarf
145	BW	B 466		Süßen	Donzdorf	N 2	Laufend und fest disponiert
146	BW	B 467		Querspange Tettnang		N 2	Vordringlicher Bedarf
147*	BW	B 500		A 5	L 75	E 4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
148	BW	B 523		OU Villingen-Schwenningen		N 2	Vordringlicher Bedarf
BAYERN							
149	BY	A 003		AS Nittendorf	AS Rosenhof	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
	BY	A 003		AS Nittendorf	AK Regensburg	E 6	
	BY	A 003		AK Regensburg	AS Rosenhof	E 6	
150	**BY**	**A 003**		**AK Deggendorf**	**AS Hengersberg**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf**
151	**BY**	**A 003**		**AS Hengersberg (B 533)**	**AS Aicha vorm Wald**	**E 6**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
152	**BY**	**A 003**		**w AS Wertheim (LGr. BW/BY)**	**AS Weibersbrunn**	**E 6**	**Laufend und fest disponiert**
153	**BY**	**A 003**		**Würzburg-Heidingsfeld**	**Mainbrücke Randersacker**	**E 6**	**Laufend und fest disponiert**
154	**BY**	**A 003**		**AK Biebelried**	**AK Fürth/Erlangen**	**E 6**	**Laufend und fest disponiert - Engpassbeseitigung**
155*	**BY**	**A 006**		**Lgr. BW/BY**	**AK Feuchtwangen**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf**
156*	**BY**	**A 006**		**AK Feuchtwangen**	**AS Roth**	**E 6**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
157	**BY**	**A 006**		**AK Nürnberg-O**		**KN**	**Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung**
158	**BY**	**A 006**		**AK Nürnberg-S**	**AK Nürnberg-O**	**E 6**	**Laufend und fest disponiert**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
159	BY	A 006		AS Schwabach-W	AS Roth	E 6	Laufend und fest disponiert - Engpassbeseitigung
160	BY	A 007		AD Schweinfurt/Werneck) (A 70)	AK Biebelried (A 3)	E 6	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
161	BY	A 007		AD Hittistetten	AS Illertissen	E 6	Vordringlicher Bedarf
162	BY	A 007		AS Illertissen	AS Memmingen-S (Anteil BY)	E 6	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
163	BY	A 008		AK München-S	AS Holzkirchen	E 8	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
164	BY	A 008		AS Holzkirchen	AD Inntal	E 8	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
165	BY	A 008		AD Inntal	AS Traunstein/Siegsdorf	E 6/8	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
166	BY	A 008		AS Traunstein/Siegsdorf	Bgr. D/A	E 6	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
167	BY	A 008		AS Augsburg-West	AD München-Allach	E 6	Laufend und fest disponiert
168	BY	A 008		AS Ulm-Elchingen	AS Augsburg-West	E 6	Laufend und fest disponiert
169	BY	A 008		Ulm-Ost	Ulm-Elchingen	E 6	Laufend und fest disponiert

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
170	BY	A 009		AK Nürnberg	AK Nürnberg-O	E 8	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
171	BY	A 009		AD Holledau	AK Neufahrn	E 8	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
172	BY	A 009		AS München-Frankfurter Ring	AS München-Schwabing	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
173	BY	A 073		AS Nürnberg-Hafen-O	AK Nürnberg-S	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
174	BY	A 092		AD München-Feldmoching	AK Neufahrn	E 6	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
175	BY	A 092		AK Neufahrn	AD Flughafen-München	E 8	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
176	BY	A 094		AS München-Steinhausen	AS Feldkirchen-West	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
177	BY	A 094		AK München-O	AS Markt Schwaben	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
178	BY	A 094		AK München-O	AS Pocking	N 4+E 4	Vordringlicher Bedarf
179	BY	A 094		AS Forstinning	AS Marktl	N 4	Laufend und fest disponiert
180	BY	A 094		AS Malching	Kirchham	N 4	Laufend und fest disponiert

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
181	BY	A 096		AS Wörthsee	AS Oberpfaffenhofen	E 6	Vordringlicher Bedarf
182	BY	A 096		AS Oberpfaffenhofen	AS Germering-S	E 6	Laufend und fest disponiert - Engpassbeseitigung
183	BY	A 099		AD München-SW	AK München-W	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
184	BY	A 099		AK München-W	AK München-N	E 8	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
185	BY	A 099		AK München-N	AK München-S	E 8/9	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
186	BY	A 099		AK München-N	AS Aschheim/Ismaning	E 8	Laufend und fest disponiert - Engpassbeseitigung
187	BY	B 002		OU Garmisch-Partenkirchen		N 2	Vordringlicher Bedarf
188	BY	B 002		Eschenlohe	Oberau-N	N 4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
189	BY	B 002		N-OU Murnau		N 2	Vordringlicher Bedarf
190	BY	B 002		OU Weilheim		N 2/3	Vordringlicher Bedarf
191	BY	B 002		Starnberg	(Entlastungstunnel)	N 2 + E4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
192	**BY**	**B 002**		**Fürstenfeldbruck**	**Mering**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
	BY	B 002		OU Mammendorf		N 2	
	BY	B 002		OU Hattenhofen		N 2	
	BY	B 002		OU Althegnenberg		N 2	
193	**BY**	**B 002**		**AS Friedberg**	**B 300**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
194	**BY**	**B 002**		**w Friedberg (s B 300)**		**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
195	**BY**	**B 002**		**OU Kissing**		**N 3/4**	**Vordringlicher Bedarf**
196	**BY**	**B 002**		**Kissing**	**Oberottmarshausen (B 17)**	**N 3/4**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
197	**BY**	**B 002**		**Augsburg - Donauwörth**	**Nürnberg**	**N 3/4**	**Vordringlicher Bedarf**
	BY	B 002		OU Dietfurt		N 3	
	BY	B 002		OU Wernsbach		N 4	

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
198	BY	B 002		OU Forth		N 2	Vordringlicher Bedarf
199	BY	B 002		OU Dettenheim		N 3	Laufend und fest disponiert
200	BY	B 002n		OU Oberau		N 4	Laufend und fest disponiert
201	BY	B 004		Flughafen Nürnberg	A 3	N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
202	BY	B 004		Ausbau in Coburg	(Weichengereuth)	E 4	Vordringlicher Bedarf
203	BY	B 008		OU Markt Bibart		N 2	Weiterer Bedarf
204	BY	B 008		OU Neustadt-Diebach		N 2	Vordringlicher Bedarf
205	BY	B 008		OU Postbauer-Heng		N 2	Vordringlicher Bedarf
206	BY	B 008		OU Straßkirchen		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
207	BY	B 008		OU Künzing		N 2	Weiterer Bedarf
208	BY	B 010		AD Neu-Ulm (B 28/B 30)	ö Neu-Ulm	N 4	Weiterer Bedarf

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
209	BY	B 010		Neu-Ulm	AS Nersingen (A 7)	E 4	Vordringlicher Bedarf
210	BY	B 011		Verlegung bei Schweinhütt		N 2/3	Vordringlicher Bedarf
211	BY	B 011		Deggendorf	Grafling	N 2/3	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
212	BY	B 011		OU Ruhmannsfelden		N 2/3	Vordringlicher Bedarf
213	BY	B 011		Verlegung w Geretsried		N 2+E 4	Vordringlicher Bedarf
214*	BY	B 012		Kempten (A 7)	Marktoberdorf (B 472)	E 4	Vordringlicher Bedarf
215	BY	B 012		Marktoberdorf (B 472)	AS Jengen/Kaufbeuren (A 96)	E 4	Vordringlicher Bedarf
216	BY	B 013		OU Oberickelsheim		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
217	BY	B 013		OU Gollhofen/Uffenheim	und OU Rudolzhofen	N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
218	BY	B 013		Ansbach	AS Ansbach (A 6)	E 4	Weiterer Bedarf
219	BY	B 013		AS Ansbach (A 6)	Gunzenhausen (B 466)	N 2	Vordringlicher Bedarf

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
	BY	B 013		OU Merkendorf		N 2	
	BY	B 013		OU Stadeln		N 2	
	BY	B 013		OU Schlungenhof		N 2	
220	**BY**	**B 013**		**OU Rothenstein**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
221	**BY**	**B 013**		**OU Rupertsbuch**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
222	**BY**	**B 013**		**OU Eichstätt**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
223	**BY**	**B 013**		**St 2214 (Gabel)**	**Friedrichshofen**	**N 2+E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
224	**BY**	**B 013**		**OU Unsernherrn**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
225	**BY**	**B 013**		**OU Pörnbach**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
226	**BY**	**B 013**		**OU Pfaffenhofen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
227	**BY**	**B 013**		**OU Reichertshausen a.d. Ilm**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
228	**BY**	**B 013**		**OU Hohenkammer**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
229	**BY**	**B 013**		**OU Fahrenzhausen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
230	**BY**	**B 013**		**AS Unterschleißheim (A 92)**	**St 2339 (Maisteig)**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
231	**BY**	**B 013**		**OU Holzkirchen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
232	**BY**	**B 013**		**OU Großhartpenning**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
233	**BY**	**B 013**		**OU Kurzenberg**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
234	**BY**	**B 014**		**OU Katterbach**		**N 3**	**Weiterer Bedarf**
235	**BY**	**B 014**		**OU Wicklesgreuth**		**N 3**	**Weiterer Bedarf**
236	**BY**	**B 014**		**OU Buchschwabach**		**N 3**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
237	**BY**	**B 014**		**OU Großweismannsdorf**		**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
238	**BY**	**B 014**		**OU Stein / Eibach**	**mit Rednitztunnel**	**N 2/3**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
239	BY	B 014		OU Reichenschwand (Tunnel)		N 2	Vordringlicher Bedarf
240	BY	B 014		OU Sulzbach-Rosenberg		N 2	Weiterer Bedarf
241	BY	B 015		AS Landshut/Essenbach	St 2074/A 92 bei Landshut	E 4	Vordringlicher Bedarf
242	BY	B 015		O-OU Landshut (A92 - B299)		N 4	Vordringlicher Bedarf
243	BY	B 015		S-OU Landshut (B299 - B15)		N 2	Vordringlicher Bedarf
244	BY	B 015		Westtangente Rosenheim	(1.-4.BA)	N 2	Laufend und fest disponiert
245	BY	B 015n		OU Lengdorf		N 3	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
246	BY	B 015n		s Landshut	Rosenheim	N 2/4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
247	BY	B 015n		Ergoldsbach	Essenbach (A 92)	N 4	Laufend und fest disponiert
248	BY	B 016		OU Marktoberdorf	Bertoldshofen (B 472)	N 2	Vordringlicher Bedarf
249	BY	B 016		OU Rieder		N 2	Weiterer Bedarf

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
250	**BY**	**B 016**		**OU Steinbach**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
251	**BY**	**B 016**		**N-OU Kaufbeuren**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
252	**BY**	**B 016**		**OU Ichenhausen / Kötz (Ost)**		**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**
253	**BY**	**B 016**		**OU Wattenweiler / Höselhurst**		**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**
254	**BY**	**B 016**		**OU Niederraunau / Aletshausen**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
255	**BY**	**B 016**		**OU Pfaffenhausen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
256	**BY**	**B 016**		**OU Hausen**		**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**
257	**BY**	**B 016**		**OU Mindelheim**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
258*	**BY**	**B 016**		**Günzburg (A 8)**	**Donauwörth einschl. Um- und Ausbau bei Blindheim**	**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**
	BY	B 016		OU Höchstädt		N 3	
	BY	B 016		OU Schwenningen / Tapfheim		N 2/3	

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
259	**BY**	**B 016**		**Verlegung bei Marienheim**		**N 4**	**Vordringlicher Bedarf**
260	**BY**	**B 016**		**OU Neuburg Süd**	**Oberhausen (Sehensand)**	**N 3**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
261	**BY**	**B 016**		**B 13**	**A 9**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
262	**BY**	**B 016**		**St 2043**	**B 13**	**N 4+E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
263	**BY**	**B 016**		**AS Gallingkofen**	**AS Haslbach**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
264	**BY**	**B 016**		**OU Dillingen**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
265	**BY**	**B 017**		**Augsburg**	**Füssen**	**N 2/3**	**Weiterer Bedarf**
	BY	B 017		OU Hohenfurch		N 2/3	
	BY	B 017		Verlegung n Steingaden		N 2	
	BY	B 017		OU Steingaden		N 2	
266	**BY**	**B 019**		**OU Giebelstadt - Euerhausen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
267	**BY**	**B 019**		**AS Leubas (A 7)**	**Dieselstraße**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
268	**BY**	**B 019**		**Sonthofen**	**Oberstdorf**	**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
	BY	B 019		Fischen (Entlastungstunnel)		N 2	
	BY	B 019		OU Langenwang		N 2	
269	**BY**	**B 020**		**OU Hammerau**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
270*	**BY**	**B 020**		**Grenzbrücke s Laufen**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
271	**BY**	**B 020**		**Freilassing/Salzburg (B304)**	**Marktl (A 94)**	**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**
	BY	B 020		OU Laufen		N 2/3	
	BY	B 020		OU Burghausen		N 2	
272	**BY**	**B 020**		**OU Gumpersdorf**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
273	**BY**	**B 020**		**Straubing (A 3)**	**Landau (A 92)**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
274	**BY**	**B 020**		**Rissmannsdorf**	**Traitsching**	**N 2/3**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
275*	**BY**	**B 020**		**Straubing (A 3)**	**Cham (B 85)**	**N 4 + E 4**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
276	**BY**	**B 020**		**Cham-S**	**Chameregg (B 85)**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
277	**BY**	**B 021**		**OU Bad Reichenhall**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
278	**BY**	**B 022**		**AS Kitzingen/Schwarzach (A 3)**	**Gerolzhofen (B 286)**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
	BY	B 022		OU Düllstadt		N 2	
	BY	B 022		OU Reupelsdorf		N 2	
	BY	B 022		OU Stadelschwarzach		N 2	
279	**BY**	**B 022**		**OU Mönchsambach**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
280	**BY**	**B 022**		**OU Eckersdorf**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
281	**BY**	**B 022**		**OU Wirbenz**		**N 2/3**	**Weiterer Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
282	**BY**	**B 023**		**OU Ettal**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
283	**BY**	**B 023**		**OU Oberau**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
284	**BY**	**B 023**		**OU Saulgrub**	**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
285	**BY**	**B 023**		**W-OU Garmisch-Partenkirchen (mit Kramer-Tunnel)**	**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
286	**BY**	**B 025**		**OU Möttingen**	**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
287	**BY**	**B 025**		**OU Wengenhausen**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
288	**BY**	**B 025**		**OU Neustädtlein/Knittelsbach**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
289	**BY**	**B 025**		**OU Dinkelsbühl**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
290	**BY**	**B 025**		**OU Lehengütingen**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
291	**BY**	**B 025**		**OU Feuchtwangen**	**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
292	**BY**	**B 025**		**OU Banzenweiler**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
293	**BY**	**B 025**		**OU Dorfgütingen**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
294	**BY**	**B 025**		**OU Greiselbach**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
295	**BY**	**B 026**		**Aschaffenburg**	**B 469**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
296	**BY**	**B 026**		**Lohr**	**AS Hösbach (A 3)**	**N 2/3**	**Weiterer Bedarf**
	BY	B 026		OU Rechtenbach		N 2/3	
	BY	B 026		Verlegung Hain i.Sp., Laufach,	und Frohnhofen	N 2	
297	**BY**	**B 026**		**OU Gemünden**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
298	**BY**	**B 026n**		**AK Schweinfurt/Werneck (A 7)**	**Karlstadt**	**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**
299	**BY**	**B 026n**		**Karlstadt**	**A 3**	**N 2/3**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
300	**BY**	**B 031**		**Lgr. BW/BY**	**A 96**	**E 4**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
301	**BY**	**B 032**		**OU Opfenbach**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.		Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
302		BY	B 032		OU Auers/Riedhirsch		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
303		BY	B 047		OU Schneeberg		N 2	Weiterer Bedarf
304*	-	BY	B 085		OU Pressig		N 2	Weiterer Bedarf
305		BY	B 085		OU Stockheim/Gundelsdorf		N 2/3	Weiterer Bedarf
306		BY	B 085		OU Heinersreuth/Altenplos		N 2/3	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
307		BY	B 085		AS Amberg-Ost (A 6)	Pittersberg	E 4	Vordringlicher Bedarf
308		BY	B 085		Pittersberg	Schwandorf (St 2397)	E 4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
309		BY	B 085		Schwandorf (St 2397)	AS Schwandorf Nord (A 93)	E 4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
310		BY	B 085		AS Schwandorf (A 93)	Altenkreith (B 16)	N 4+E 4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
311		BY	B 085		Altenkreith	Wetterfeld	N 2/4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
312		BY	B 085		Verlegung bei Saldenburg		N 2/3	Weiterer Bedarf

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
313	BY	B 085		OU Neubäu		N 3	Laufend und fest disponiert
314	BY	B 085		Wetterfeld	Untertraubenbach	E 4	Laufend und fest disponiert
315*	BY	B 131n	A 009	AS Thalmässing (A 9)		KN	Weiterer Bedarf
316*	BY	B 131n		OU Alfershausen / Thalmässing		N 2	Weiterer Bedarf
317*	BY	B 131n		OU Laibstadt / Aberzhausen		N 2	Weiterer Bedarf
318*	BY	B 131n		Fiegenstall	Ellingen	N 2	Weiterer Bedarf
319*	BY	B 131n		OU Stopfenheim		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
320*	BY	B 131n		OU Theilenhofen		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
321*	BY	B 131n		OU Dornhausen		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
322*	BY	B 131n		OU Unterasbach		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
323	BY	B 131n		Gunzenhausen	AS Dinkelsbühl/Fichtenau (A 7)	N 2	Weiterer Bedarf

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
324	BY	B 173		Lichtenfels (A 73)	Zettlitz (B 289)	N 4	Vordringlicher Bedarf
325	BY	B 173		OU Zettlitz	Oberlangenstadt	E 4	Vordringlicher Bedarf
326	BY	B 173		OU Unterrodach		N 3	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
327	BY	B 173		Johannisthal	Kronach	E 4	Vordringlicher Bedarf
328	BY	B 173		OU Zeyern		N 2/3	Laufend und fest disponiert
329	BY	B 276		Zubringer Lohr - (Variante)		N2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
330	BY	B 279		OU Reckendorf		N 2	Weiterer Bedarf
331	BY	B 279		OU Baunach (O)		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
332	BY	B 279		OU Junkersdorf/Pfarrweisach		N 2	Weiterer Bedarf
333	BY	B 279		Voccawind	Ermershausen	N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
334	**BY**	**B 279**		**OU Saal a. d. Saale**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
335	**BY**	**B 279**		**OU Wegfurt**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
336	**BY**	**B 285**		**OU Stockheim**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
337	**BY**	**B 285**		**OU Ostheim**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
338	**BY**	**B 286**		**Bad Kissingen**	**B 19**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
339	**BY**	**B 286**		**Schweinfurt (A 70)**	**Schwebheim**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
340	**BY**	**B 287**		**OU Nüdlingen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
341	**BY**	**B 289**		**OU Mainroth/Rothwind**	**und OU Fassoldshof**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
342	**BY**	**B 289**		**OU Kauerndorf**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
343	**BY**	**B 289**		**OU Münchberg**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
344	**BY**	**B 289**		**OU Weissdorf**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
345	**BY**	**B 289**		**OU Rehau**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
346	**BY**	**B 289**		**OU Heinersberg**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
347	**BY**	**B 289**		**OU Untersteinach**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
348	**BY**	**B 299**		**OU Waldsassen/Kondrau**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
349	**BY**	**B 299**		**OU Grafenwöhr**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
350	**BY**	**B 299**		**OU Seugast**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
351	**BY**	**B 299**		**OU Tanzfleck**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
352*	**BY**	**B 299**		**OU Ursensollen**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
353	**BY**	**B 299**		**OU Mühlhausen i. d. OPf.**		**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**
354	**BY**	**B 299**		**Neustadt/Donau (B 16)**	**Landshut**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
	BY	B 299		OU Neuhausen		N 2	

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
	BY	B 299		OU Weihmichl		N 2	
355	**BY**	**B 299**		**A 92**	**Landshut**	**E 4**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
356	**BY**	**B 299**		**OU Egglkofen**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
357	**BY**	**B 299**		**OU Garching a.d.Alz**		**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**
358	**BY**	**B 299**		**OU Tacherting/Trostberg**		**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**
359*	**BY**	**B 300**		**Memmingen**	**Krumbach**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
	BY	B 300		OU Boos / Niederrieden		N 2	
	BY	B 300		OU Winterrieden		N 2	
	BY	B 300		OU Kettershausen		N 2	
	BY	B 300		OU Ebershausen		N 2	
	BY	B 300		OU Krumbach		N 2	

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
360	BY	B 300		OU Heimertingen		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
361	BY	B 300		OU Babenhausen		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
362	BY	B 300		OU Ried/Breitenbronn		N 2	Weiterer Bedarf
363	BY	B 300		OU Ustersbach		N 2	Weiterer Bedarf
364	BY	B 300		OU Gessertshausen		N 3	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
365	BY	B 300		OU Diedorf/Vogelsang		N 3+E 4	Vordringlicher Bedarf
366	BY	B 300		OU Friedberg		N 3	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
367	BY	B 300		Aichach - Kühbach		E 4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
368	BY	B 300		OU Weichenried		N 2	Vordringlicher Bedarf
369	BY	B 300		AS Dasing (A 8)	Aichach	E 4	Laufend und fest disponiert
370	BY	B 301		AS Freising-Ost (A 92)	B 11	E 4	Vordringlicher Bedarf

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
371	BY	B 301		Verlegung bei Hallbergmoos		N 2+E 4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
372	BY	B 301		Flughafen München	A 92	E 4	Vordringlicher Bedarf
373	BY	B 301		OU Reichertshausen		N 2	Weiterer Bedarf
374	BY	B 301		OU Rudelzhausen / Puttenhausen		N 2	Vordringlicher Bedarf
375	BY	B 301		OU Mainburg		N 2	Vordringlicher Bedarf
376	BY	B 301		N-OU Freising		N 2	Laufend und fest disponiert
377	BY	B 303		AS Wasserlosen (A 7)	Schweinfurt	N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
378	BY	B 303		OU Zaubach		N 2	Weiterer Bedarf
379	BY	B 303		OU Stadtsteinach		N 2	Vordringlicher Bedarf
380	BY	B 303		OU Schirnding		E 4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
381	BY	B 303		Sonnefeld	Johannisthal (3. BA)	N 2	Laufend und fest disponiert

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
382	BY	B 304		OU Altenmarkt	(mit Aubergtunnel)	N 2/3	Vordringlicher Bedarf
383	BY	B 304		OU Nunhausen/Matzing		N 2/3	Vordringlicher Bedarf
384*	BY	B 304		OU Eglharting/Kirchseeon		N 2	Weiterer Bedarf
385	BY	B 304		OU Steinhöring		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
386	BY	B 304		OU Tulling		N 2	Weiterer Bedarf
387	BY	B 304		OU Forsting		N 2	Weiterer Bedarf
388	BY	B 304		OU Obing		N 2	Vordringlicher Bedarf
389	BY	B 304		Entlastungstunnel Karlsfeld		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
390	BY	B 310		OU Füssen	(2.BA)	N 2	Weiterer Bedarf
391	BY	B 318		AS Holzkirchen (A 8)	B 13 (OU Holzkirchen)	E 4	Vordringlicher Bedarf
392	BY	B 318		W-OU Gmund		N 2	Vordringlicher Bedarf

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
393	**BY**	**B 388**		**Ismaning (B 471)**	**Fischerhäuser (B 301)**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
394	**BY**	**B 388**		**Ismaning**	**Taufkirchen**	**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**
	BY	B 388		OU Moosinning		N 2	
	BY	B 388		OU Erding	(Anbindung FH)	N 2/3	
	BY	B 388		OU Grünbach		N 2	
	BY	B 388		OU Taufkirchen/Vils		N 2	
395	**BY**	**B 388**		**OU Wolferding/Trauterfing**	**und OU Johannesk.**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
396	**BY**	**B 388**		**OU Brombach**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
397	**BY**	**B 388**		**N-OU Passau**		**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**
398	**BY**	**B 426**		**OU Mömlingen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
399	**BY**	**B 466**		**OU Obererlbach**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
400	**BY**	**B 466**		**OU Gnotzheim**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
401	**BY**	**B 466**		**OU Ostheim**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
402	**BY**	**B 466**		**OU Westheim**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
403	**BY**	**B 466**		**OU Oettingen**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
404	**BY**	**B 466**		**S-OU Nördlingen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
405	**BY**	**B 469**		**A 3**	**A 45**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
406	**BY**	**B 469**		**A 3**	**Kreisstraße AB 16**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf**
407*	**BY**	**B 470**		**Rothenburg (A 7)**	**Höchstadt/B 505 Bamberg**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
	BY	B 470		OU Steinach bei Rothenburg		N 2	
	BY	B 470		OU Oberndorf / Ipsheim	und OU Dottenheim	N 2	
	BY	B 470		OU Birkenfeld		N 2	

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
	BY	B 470		OU Uehlfeld / Demantsfürth		N 2	
	BY	B 470		OU Mailach		N 2	
408	**BY**	**B 470**		**OU Lenkersheim**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
409	**BY**	**B 470**		**S-OU Gremsdorf**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
410	**BY**	**B 470**		**A 3**	**Forchheim**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
	BY	B 470		OU Oesdorf		N 2	
	BY	B 470		OU Wimmelbach		N 2	
411	**BY**	**B 470**		**O-OU Forchheim**		**N 2/4**	**Vordringlicher Bedarf**
412	**BY**	**B 471**		**Buchenau**	**Fürstenfeldbruck-Ost**	**E 4**	**Weiterer Bedarf**
413	**BY**	**B 471**		**Fürstenfeldbruck-Ost**	**Esting**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
414	**BY**	**B 471**		**Esting**	**Geiselbullach**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
415	**BY**	**B 471**		**Dachau**	**A 92**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
416	**BY**	**B 471**		**B 13**	**Garching-Hochbrück**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
417	**BY**	**B 471**		**B 11**	**Ismaning**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
418	**BY**	**B 471**		**ö Ismaning**		**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
419	**BY**	**B 472**		**OU Huglfing**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
420	**BY**	**B 472**		**OU Waakirchen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
421	**BY**	**B 472**		**N-OU Bad Tölz**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
422	**BY**	**B 472**		**OU Bad Heilbrunn**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
423	**BY**	**B 472**		**OU Hohenpeißenberg**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
424	**BY**	**B 533**		**OU Auerbach**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
425	**BY**	**B 533**		**Grafenau**	**Hohenau**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
426	BY	B 588		OU Reischach		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
BERLIN							
427	BE	A 100		AD Neukölln	Storkower Str.	N 4/6	Laufend und fest disponiert
428	BE	A 115		AK Zehlendorf (Lgr BB/BE)	AS Hüttenweg	E 6	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
429	BE	B 002n		OU Malchow		N 2/4	Vordringlicher Bedarf
BRANDENBURG							
430	BB	A 010		AD Werder	AD Havelland	E 6	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
431	BB	A 010		AD Havelland	AD Pankow	E 6	Laufend und fest disponiert
432	BB	A 010		AD Nuthetal	AD Potsdam	E 8	Laufend und fest disponiert
433	BB	A 010		Lgr. BB/BE	AD Barnim	E 6	Laufend und fest disponiert
434	BB	A 012		AD Spreeau	AS Frankfurt (Oder)-M	E 6	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
435	BB	A 013		AK Schönefelder Kreuz	AD Spreewald	E 6	Weiterer Bedarf
436	BB	A 014		Lgr. ST/BB	AS Karstädt	N 4	Vordringlicher Bedarf
437	BB	A 014		AS Groß-Warnow	AS Karstädt (B 5)	N 4	Laufend und fest disponiert
438	BB	A 014		LGr.MV/BB	AS Groß-Warnow	N 4	Laufend und fest disponiert
439	BB	A 024		AS Kremmen	AD Wittstock/Dosse	E 6	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
440	BB	B 001		OU Tasdorf		N 2	Vordringlicher Bedarf
441	BB	B 001		OU Herzfelde		N 2	Laufend und fest disponiert
442	BB	B 005		OU Bückwitz (B 5)		N 2	Weiterer Bedarf
443*	BB	B 087	B 101	OU Herzberg		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
444	BB	B 087		OU Schlieben		N 2	Weiterer Bedarf
445	BB	B 087		OU Hohenbucko		N 2	Weiterer Bedarf

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
446	**BB**	**B 087**		**OU Wüstermarke**	**und OU Langengrassau**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
447	**BB**	**B 087**		**OU Duben**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
448	**BB**	**B 087**		**OU Lübben**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
449	**BB**	**B 087**		**OU Biebersdorf**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
450	**BB**	**B 087**		**OU Trebatsch**	**und OU Sabrodt**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
451	**BB**	**B 087**		**OU Markendorf**		**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
452	**BB**	**B 087n**		**OU Löhsten**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
453	**BB**	**B 096**		**Kreuz Oranienburg (A 10)**	**Lgr. BB/MV**	**N 2/4**	**Vordringlicher Bedarf**
	BB	B 096		OU Teschendorf	und OU Löwenberg	N 2/4	
	BB	B 096		OU Gransee	und OU Altlüdersdorf	N 2	
	BB	B 096		OU Fürstenberg		N 2	

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
454	BB	B 096		OU Groß Machnow		N 2	Vordringlicher Bedarf
455	BB	B 097		OU Groß Oßnig		N 2	Vordringlicher Bedarf
456*	BB	B 097		OU Cottbus (3. BA)		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
457	BB	B 097	B 168	OU Cottbus	(A 15 – B 168)	N 3	Laufend und fest disponiert
458	BB	B 101		OU Elsterwerda		N 2	Vordringlicher Bedarf
459	BB	B 101		OU Welsickendorf		N 2	Weiterer Bedarf
460	BB	B 101		OU Kloster Zinna		N 2	Weiterer Bedarf
461	BB	B 101		Trebbin	s Kerzendorf (OU Thyrow)	N 4	Laufend und fest disponiert
462	BB	B 102		OU Premnitz		N 2	Vordringlicher Bedarf
463	BB	B 102		OU Schmerzke		N 2	Laufend und fest disponiert
464	BB	B 112		OU Forst		N 2	Vordringlicher Bedarf

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
465	**BB**	**B 112**		**OU Neuzelle**	**und OU Eisenhüttenstadt**	**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
466	**BB**	**B 112**		**Güldendorf**	**A 12**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
467	**BB**	**B 112**		**OU Frankfurt (Oder) (3. BA)**		**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
468	**BB**	**B 112**		**OU Brieskow-Finkenheerd**	**und Wiesenau**	**N 3**	**Laufend und fest disponiert**
469	**BB**	**B 158**		**OU Ahrensfelde**		**N 4+E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
470	**BB**	**B 158**		**OU Blumberg**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
471	**BB**	**B 158**		**OU Seefeld**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
472	**BB**	**B 167**		**OU Libbenichen**	**und OU Dolgelin**	**N 3**	**Weiterer Bedarf**
473	**BB**	**B 167**		**OU Gusow**	**und OU Platkow**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
474	**BB**	**B 167**		**OU Neuhardenberg**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
475	**BB**	**B 167**		**OU Vevais**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
476	**BB**	**B 167**		**OU Hohenfinow**	**und OU Falkenberg**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
477	**BB**	**B 167**		**OU Finowfurt**	**und OU Eberswalde**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
478	**BB**	**B 167**	**B 158**	**OU Bad Freienwalde (West)**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
479	**BB**	**B 167**		**OU Metzelthin**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
480	**BB**	**B 167**		**OU Ganzer**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
481	**BB**	**B 167**		**OU Wildberg**	**und OU Kerzlin**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
482	**BB**	**B 167**		**OU Dabergotz**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
483	**BB**	**B 167**		**AS Neuruppin (A 24)**	**Neulöwenberg (B 96)**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
	BB	B 167		OU Neuruppin	und OU Alt Ruppin	N 2	
	BB	B 167		OU Wulkow		N 2	
	BB	B 167		OU Herzberg		N 2	

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
	BB	B 167		OU Grieben		N 2	
	BB	B 167		OU Löwenberg	und OU Neulöwenberg	N 2	
484	**BB**	**B 167**		**OU Liebenwalde**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
485	**BB**	**B 168**		**Beeskow**	**AS Fürstenwalde-O (A 12)**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
	BB	B 168		OU Groß Rietz		N 2	
	BB	B 168		OU Pfaffendorf		N 2	
486	**BB**	**B 169**		**OU Plessa**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
487	**BB**	**B 169**		**OU Schwarzheide-Ost**		**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**
488	**BB**	**B 169**		**B 96**	**AS Cottbus-W (A 15)**	**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
	BB	B 169		OU Allmosen		N 3	
	BB	B 169		OU Lindchen		N 3	

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
	BB	B 169		OU Neupetershain Nord		N 3	
	BB	B 169		OU Klein Oßnig	und OU Annahof/Klein Gaglow	N 3	
489	**BB**	**B 169**		**OU Elsterwerda**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
490	**BB**	**B 183**		**OU Bad Liebenwerda**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
491	**BB**	**B 189**		**OU Heiligengrabe**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
492	**BB**	**B 189n**		**Mirow**	**AS Wittstock/Dosse (A 19)**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
493	**BB**	**B 246**		**OU Schneeberg-Beeskow**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
494	**BB**	**B 246**		**Eisenhüttenstadt (B 112)**	**Bgr. D/Pl**	**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
BREMEN							
495	**HB**	**A 001**		**AK Bremen**	**Lgr. HB/NI**	**E 8**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
496	**HB**	**A 027**		**AK Bremen**	**AS HB-Überseestadt**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
497	HB	A 281		Weserquerung		N 4	Vordringlicher Bedarf
498	HB	A 281		Kattenturm	AS Bremen/Airport-Stadt	N 4	Laufend und fest disponiert
499	HB	B 006n		A 281	Bremen/Brinkum	N 4	Vordringlicher Bedarf
500*	HB	B 212n		Lgr. NI/HB	A 281	N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
HAMBURG							
501	HH	A 001		AD Hamburg-SO	AS Hamburg-Stillhorn	E 8	Vordringlicher Bedarf
502	HH	A 001		AS Hamburg-Stillhorn	Lgr. HH/NI	E 8	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
503	HH	A 007		Hochstraße Elbmarsch		E 8	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
504	HH	A 007		AD Hamburg/NW (A 23)	Lgr. SH/HH	E 6/8	Laufend und fest disponiert
505	HH	A 007		AS Hamburg-Othmarschen	AD Hamburg/NW (A 23)	E 8	Laufend und fest disponiert - Engpassbeseitigung
506	HH	A 023		AS Tornesch	AS Eidelstedt	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
507	HH	A 026		AK Hamburg-Süderelbe	AD/AS Hamburg-Stillhorn	N 4	Vordringlicher Bedarf
508*	HH	A 026	A007	AK Hamburg Süderelbe (Moorburg)	Rüpke (Lgr. NI/HH) einschließlich A 7 südlich Hochstraße Elbmarsch - AS Hamburg-Heimfeld	N 4+E 8	Laufend und fest disponiert
HESSEN							
509	HE	A 003		AS Limburg-Süd	Wiesbadener Kreuz	E 8	Weiterer Bedarf
510	HE	A 003		Wiesbadener Kreuz		KN	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
511	HE	A 003		Wiesbadener Kreuz	AD Mönchhof	E 8	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
512*	HE	A 003		AS Frankfurt-Flughafen	AD Mönchhof	E 8	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
513*	HE	A 003		AK Frankfurter Kreuz	AS Frankfurt-Flughafen	E 8	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
514*	HE	A 003		AK Offenbach	AK Frankfurter Kreuz	E 10	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
515	**HE**	**A 003**		**AK Offenbacher Kreuz**		**KN**	**Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung**
516*	**HE**	**A 003**		**AS Hanau**	**AK Offenbach**	**E 8**	**Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung**
517	**HE**	**A 004**		**AD Kirchheim**	**AD A 4/A 44**	**N 6 + E 6**	**Weiterer Bedarf**
518	**HE**	**A 005**	**A 648**	**WK Frankfurt**		**KN**	**Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung**
519*	**HE**	**A 005**		**AK Westkreuz Frankfurt**	**AK Frankfurter Kreuz**	**E 10**	**Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung**
520	**HE**	**A 005**	**A 067**	**AK Darmstadt**		**KN**	**Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung**
521*	**HE**	**A 005**		**AS Seeheim-Jugenheim**	**AK Darmstadt**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung**
522	**HE**	**A 005**		**Lgr. HE/BW**	**AS Seeheim-Jugenheim**	**E 6**	**Weiterer Bedarf mit Planungs-recht**
523	**HE**	**A 005**		**AD Reiskirchen**	**AD A 5/A 49**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung**
524	**HE**	**A 005**		**AK Gambach**	**AD Reiskirchen**	**E 6**	**Weiterer Bedarf**
525	**HE**	**A 005**		**AS Friedberg**	**AK Gambach**	**E 8**	**Weiterer Bedarf mit Planungs-recht**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
526	HE	A 005		AK Bad Homburg	AS Friedberg	E 8	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
527	HE	A 005	A 661	AK Bad Homburg		KN	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
528*	HE	A 005		AK Nordwestkreuz Frankfurt	AK Bad Homburg	E 8	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
529	HE	A 005	A 066	NWK Frankfurt		KN	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
530*	HE	A 005		AK Westkreuz Frankfurt	AK Nordwestkreuz Frankfurt	E 10	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
531	HE	A 007		AD Kirchheimer Dreieck	AD Hattenbacher Dreieck	E 8	Weiterer Bedarf
532*	HE	A 007		AS Kassel-N	AD Kassel-S	E 8 / E 10	Weiterer Bedarf
533	HE	A 044		AS Marsberg	AS Diemelstadt	E 6	Weiterer Bedarf
534	HE	A 044		AS Diemelstadt	AS Warburg	E 6	Weiterer Bedarf
535	HE	A 044		AS Warburg	AS Breuna	E 6	Weiterer Bedarf
536	HE	A 044		AS Breuna	w AS Zierenberg	E 6	Weiterer Bedarf mit Planungs-recht

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
537	HE	A 044		w AS Zierenberg	AS Kassel-Wilhelmshöhe	E 6	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
538	HE	A 044		AS Kassel-Wilhelmshöhe	AK Südkreuz Kassel	E 6	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
539	HE	A 044		AK Kassel-West	AD Kassel-Süd	E 6	Vordringlicher Bedarf
540*	HE	A 044	A 007	AD Kassel-S (A 7)	AD Wommen (A 4)	N 4 + E 8	Laufend und fest disponiert
541	HE	A 045		AS Haiger/Burbach	AK Gambach	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
542	HE	A 045		AK Hanauer Kreuz	Seligenstädter Dreieck (incl. BY)	E 6	Weiterer Bedarf
543	HE	A 045		AS Haiger/Burbach	AS Wilnsdorf	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
544*	HE	A 049		AS Kassel-Waldau	AS Baunatal-S	E 6	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
545	HE	A 049		AS Neuental	AS Schwalmstadt	N 4	Laufend und fest disponiert
546	HE	A 049		AS Schwalmstadt	AD A 5/A 49	N 4	Laufend und fest disponiert
547	HE	A 060		AD Mainspitz	AD Rüsselsheim	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
548*	HE	A 066		AK Schiersteiner Kreuz	AK Wiesbadener Kreuz	E 6/8	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
549	HE	A 066		Wiesbadener Kreuz	Nordwestkreuz Frankfurt	E 8	Weiterer Bedarf mit Planungs-recht
550	HE	A 066		Nordwestkreuz Frankfurt	AS Frankfurt-Miquellal-lee	E 8	Weiterer Bedarf
551	HE	A 066		AS Neuhof-S	AS Fulda-S	N 4	Laufend und fest disponiert
552	HE	A 066		Frankfurt/Erlenbruch	AS Frankfurt/Bergen-Enkheim	N 6	Laufend und fest disponiert
553	HE	A 067		AD Mönchhof	AS Lorsch	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
554*	HE	A 643		AK Schiersteiner Kreuz	Rheinbrücke Schierstein - AD Mainz	N 6 + E 6	Laufend und fest disponiert
555	HE	A 648		AS Katharinenkreisel	AD Eschborner Dreieck	E 6	Weiterer Bedarf
556	HE	A 659		AK Viernheimer Kreuz	AS Viernheim Ost	E 6	Weiterer Bedarf
557	HE	A 661		AK Bad Homburger Kreuz	AS Bad Homburg	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
558	HE	A 661		AK Bad Homburger Kreuz	AS Offenbach-Kaiserlei	E 6	Weiterer Bedarf mit Planungs-recht

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
559	**HE**	**A 661**		**AS Offenbach-Kaiserlei**	**AK Offenbacher Kreuz**	**E 8**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
560	**HE**	**B 003**		**Karben/Kloppenheim**	**Massenheim**	**E 4**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
561	**HE**	**B 003**		**OU Karben/Kloppenheim**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
562	**HE**	**B 003**		**OU Karben/Okarben**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
563	**HE**	**B 003**		**OU Butzbach**	**(A 5 - Windhof)**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
564	**HE**	**B 003**		**OU Heppenheim**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
565	**HE**	**B 003**	**B 45**	**OU Wöllstadt**	**Nieder- und Ober-wöllstadt**	**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
566	**HE**	**B 007**		**OU Calden**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
567	**HE**	**B 008**		**OU Elz**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
568	**HE**	**B 008**		**Limburg / Lindenholzhausen**	**Bad Camberg**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
	HE	B 008		Limburg	Lindenholzhausen	N 2	
	HE	B 008		Brechen	Niederbrechen	N 2	
	HE	B 008		Bad Camberg	Erbach	N 2	
569	**HE**	**B 008**		**OU Glashütten**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
570	**HE**	**B 008**		**OU Waldems/Esch**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
571	**HE**	**B 026**		**OU Babenhausen**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
572	**HE**	**B 027**	**B 452**	**Eschwege (A 44)**	**Reichensachsen-Eltmannsh. (B 27)**	**N 2+E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
	HE	B 027		Eschwege (A 44)	OU Reichensachsen	E 4	
	HE	B 027		OU Eltmannshausen	und OU Niddawitzhausen	N 2	
	HE	B 452	B 027	OU Reichensachsen		N 2	
573	**HE**	**B 027**		**OU Ludwigsau/ Friedlos**		**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
574	**HE**	**B 027**		**OU Neu Eichenberg/Hebenshausen**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
575	**HE**	**B 027**		**OU Hauneck/ Unterhaun**	**und H.-Oberhaun / H./Sieglos**	**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
576	**HE**	**B 037**		**OU Neckarsteinach**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
577	**HE**	**B 038**		**OU Mörlenbach**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
578	**HE**	**B 038**		**OU Rimbach**	**und Fürth/Lörzenbach**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
579	**HE**	**B 038**		**OU Fürth (Odw.)**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
580	**HE**	**B 038**		**OU Groß-Bieberau**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
581	**HE**	**B 042**		**TOU Rüdesheim**	**(Auf der Lach)**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
582	**HE**	**B 044**		**OU Lampertheim**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
583	**HE**	**B 044**		**Groß-Gerau/ Dornheim**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
584	**HE**	**B 044**		**OU Gernsheim/Klein-Rohrheim**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
585	**HE**	**B 045**		**Dieburg**	**Groß-Umstadt**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
586	**HE**	**B 045**		**Niddatal/Kaichen**	**Niddatal/Ilbenstadt**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
	HE	B 045		OU Niddatal/Kaichen		N 2	
	HE	B 045		OU Niddatal/Ilbenstadt		N 2	
587	**HE**	**B 047**		**OU Bürstadt**	**Lorsch**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
588	**HE**	**B 047**		**OU Bürstadt**		**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
589	**HE**	**B 047**		**OU Rosengarten**		**N 4**	**Vordringlicher Bedarf**
590	**HE**	**B 049**		**Reiskirchen**	**Grünberg**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
	HE	B 049		OU Reiskirchen	und OU Lindenstruth	N 2	
	HE	B 049		OU Grünberg		N 2	
591	**HE**	**B 049**		**AS Löhnberg**	**Kloster Altenberg**	**E 4**	**Laufend und fest disponiert**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
592	**HE**	**B 054**		**Hadamar**	**Dornburg**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
	HE	B 054		Hadamar	Oberzeuzheim	N 2	
	HE	B 054		OU Langendernbach		N 2	
	HE	B 054		OU Elbtal		N 2	
593	**HE**	**B 054n**		**OU Limburg**		**N 2/4**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
594	**HE**	**B 062**		**OU Eckelshausen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
595	**HE**	**B 062**		**OU Buchenau**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
596	**HE**	**B 062**		**Lahntal/Göttingen**	**B 3**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
597	**HE**	**B 062**		**OU Philipsthal/ Heimboldshausen**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
598	**HE**	**B 062**		**OU Philipsthal/ Röhrigshof**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
599	**HE**	**B 083**		**Bad Karlshafen**	**Beverungen/Herstelle**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
600	HE	B 083		OU Rotenburg/Lispenhausen	N 2	Vordringlicher Bedarf
601	HE	B 249		OU Eschwege	N 2	Vordringlicher Bedarf
602	HE	B 251		OU Willingen	N 2	Weiterer Bedarf
603	HE	B 251		OU Meineringhausen	N 2	Weiterer Bedarf
604	HE	B 252		OU Berndorf	N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
605	HE	B 252		OU Twiste	N 2	Vordringlicher Bedarf
606	HE	B 252		OU Bottendorf	N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
607	HE	B 252		OU Ernsthausen	N 2	Vordringlicher Bedarf
608	HE	B 252		OU Münchhausen/ Simtshausen/ und Todenhausen/ Wetter-Lahntal	N 2	Laufend und fest disponiert
609	HE	B 252		OU Vöhl/Dorfitter	N 2	Laufend und fest disponiert
610	HE	B 253		OU Breidenbach	N 2	Vordringlicher Bedarf

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
611	**HE**	**B 253**		**OU Frohnhausen/ Wissenbach**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
612	**HE**	**B 253**		**OU Geismar**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
613	**HE**	**B 253**		**T-OU Melsungen**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
614	**HE**	**B 254**		**OU Alsfeld/Eudorf**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
615	**HE**	**B 254**		**OU Wabern/Unshausen und OU Wabern/Hebel**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
616	**HE**	**B 254**		**OU Lauterbach/Reuters**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
617	**HE**	**B 254**		**OU Lauterbach/Maar und Lauterbach**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
618	**HE**	**B 254**		**OU Wartenberg/Angersbach**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
619	**HE**	**B 254**		**OU Wartenberg/Landenhausen**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
620	**HE**	**B 254**		**OU Großenlüder/Müs**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
621	**HE**	**B 255**		**OU Gladenbach**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
622	**HE**	**B 260**		**OU Eltville/Martinsthal**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
623	**HE**	**B 260**		**OU Schlangenbad**	**Wambach**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
624	**HE**	**B 275**		**Verlegung bei Bad Schwalbach**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
625	**HE**	**B 275**		**OU Idstein/Eschenhahn**		**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**
626	**HE**	**B 275**		**OU Lauterbach/Blitzenrod**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
627*	**HE**	**B 275**		**OU Friedberg**	**OU Ortenberg/Selters**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
	HE	B 275		OU Friedberg/OU Ossenheim		N 2	
	HE*	B 275		OU Florstadt/Nieder-Florstadt		N 2	
	HE*	B 275		OU Florstadt/Nieder-Mockstadt	und Ober-Florstadt	N 2	
	HE	B 275		OU Ranstadt/Ober-Mockstadt		N 2	
	HE	B 275		OU Ortenberg/Selters		N 2	

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
628	**HE**	**B 275**		**OU Ober-Mörlen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
629	**HE**	**B 276**		**OU Brachtal Schlierbach**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
630	**HE**	**B 276**		**OU Bieber**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
631	**HE**	**B 426**		**OU Reinheim**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
632	**HE**	**B 451**		**OU Witzenhausen**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
633	**HE**	**B 454**		**OU Neukirchen / Asterode**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
634	**HE**	**B 455**		**OU Wiesbaden-Fichten**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
635	**HE**	**B 455**		**AS Friedberg**		**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
636	**HE**	**B 455**		**OU Nidda/Borsdorf**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
637	**HE**	**B 455**		**OU Wiesbaden-Fichten**	**B54**	**E 4**	**Weiterer Bedarf**
638	**HE**	**B 456**	**B 275**	**OU Usingen**	**Nordost-Umfahrung zwi. B 275 und B 456**	**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
639*	**HE**	**B 456**		**OU Wehrheim**	**Oberursel**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
640	**HE**	**B 456**		**OU Grävenwiesbach**		**N 2/3**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
641	**HE**	**B 457**		**OU Büdingen Büches**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
642	**HE**	**B 469**		**A 3**	**A 45**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
643	**HE**	**B 486**		**OU Rödermark-Urberach**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
644	**HE**	**B 486**		**Mörfelden**	**OU Langen**	**N 2+E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
	HE	B 486		Mörfelden-Walldorf (A 5)	OU Langen	E 4	
	HE	B 486		OU Mörfelden		N 2	
645	**HE**	**B 489**		**Hungen**	**AS Wölfersheim**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
	HE	B 489		OU Inheiden		N 2	
	HE	B 489		OU Utphe		N 2	

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
646	**HE**	**B 508n**		**Schameder**	**Frankenberg**	**N 3**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
647	**HE**	**B 519**		**OU Flörsheim-Weilbach**	**und OU Hofheim/Kriftel**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
	HE	B 519		OU Weilbach		N 2	
	HE	B 519		OU Hofheim / Kriftel		N 2	
648	**HE**	**B 521**		**Schöneck**	**Büdesheim**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
649	**HE**	**B 521**		**OU Altenstadt**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
MECKLENBURG-VORPOMMERN							
650	**MV**	**A 014**		**A 24**	**Grabow**	**N 4**	**Laufend und fest disponiert**
651	**MV**	**A 014**		**Grabow**	**LGr.MV/BB**	**N 4**	**Laufend und fest disponiert**
652	**MV**	**B 005**		**OU Ludwigslust**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
653	**MV**	**B 096**		**Weisdin**	**Warlin**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
	MV	B 096		OU Weisdin		N 2	
	MV	B 096		OU Usadel		N 2	
	MV	B 096		OU Warlin		N 2	
654	**MV**	**B 096**		**OU Neubrandenburg**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
655	**MV**	**B 096n**		**AS Samtens-O**	**Bergen**	**N 3**	**Laufend und fest disponiert**
656	**MV**	**B 104**		**OU Lützow**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
657	**MV**	**B 104**		**OU Schwerin**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
658	**MV**	**B 104**		**OU Sternberg**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
659	**MV**	**B 104**		**OU Pasewalk**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
660	**MV**	**B 105**		**OU Mönchhagen**		**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
661	**MV**	**B 109**		**Belling**	**Jatznick**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
662	**MV**	**B 110**		**OU Dargun**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
663	**MV**	**B 111**		**Lühmannsdorf**	**Wolgast**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
	MV	B 111		OU Lühmannsdorf		N 2	
	MV	B 111		OU Wolgast		N 2	
664	**MV**	**B 189n**		**Mirow**	**AS Wittstock/Dosse (A 19)**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
665	**MV**	**B 191**	**B 321**	**OU Parchim**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
	MV	B 191	B 321	N-OU Parchim		N 2	
	MV	B 191	B 321	SW-OU Parchim		N 2	
666	**MV**	**B 191**		**OU Plau**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
667	**MV**	**B 192**		**OU Goldberg**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
668	**MV**	**B 192**		**OU Klink**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
669	**MV**	**B 194**		**OU Stavenhagen**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
670	**MV**	**B 196**		**OU Bergen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
671	**MV**	**B 198**		**OU Mirow**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
672	**MV**	**B 321**		**Bandenitz**	**Warsow**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
	MV	B 321		OU Bandenitz		N 2	
	MV	B 321		OU Warsow		N 2	
673	**MV**	**B 321**		**BAB-Zubringer Schwerin**		**E 4**	**Laufend und fest disponiert**
674	**MV**	**B 394**		**OU Zurow**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
NIEDERSACHSEN							
675	**NI**	**A 001**		**Lgr. HH/NI**	**Horster Dreieck**	**E 8**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
676	**NI**	**A 001**		**AD Horster Dreieck (A 7)**	**AD Buchholz (A 261)**	**E 6**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
677	**NI**	**A 001**		**Lgr. HB/NI**	**AS Bremen/Brinkum**	**E 8**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
678	**NI**	**A 001**		**AS Bremen/Brinkum**	**AD Stuhr**	**E 8**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
679	**NI**	**A 001**		**AK Bremen**	**Lgr. HB/NI**	**E 8**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
680	**NI**	**A 001**		**AD Stuhr**	**AD Ahlhorner Heide**	**E 6**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
681	**NI**	**A 001**		**AD Ahlhorner Heide**	**AK Lotte/Osnabrück**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung**
	NI	A 001		AS Lohne/Dinklage	AS Neuenkirchen/Vörden	E 6	
	NI	A 001		AS Neuenkirchen/Vörden	AS Bramsche	E 6	
682	**NI**	**A 001**		**AK Bremen**	**AD Buchholz**	**E 6**	**Laufend und fest disponiert**
683	**NI**	**A 002**		**AS Bad Nenndorf**	**AS Hannover-Herrenhausen**	**E 8**	**Weiterer Bedarf**
684	**NI**	**A 002**		**AS Hannover-Herrenhausen**	**AD Hannover-W**	**E 8**	**Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung**
685	**NI**	**A 002**		**AD Hannover-W**		**KN**	**Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
686	NI	A 002		AD Hannover-W	AK Hannover-O	E 8	Weiterer Bedarf
687	NI	A 002		AK Hannover-Buchholz (A 37)		KN	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
688	NI	A 007		AS Soltau-O	AS Fallingbostel	E 6	Vordringlicher Bedarf
689	NI	A 007		AD Walsrode	AD Hannover-N	E 8	Weiterer Bedarf
690	NI	A 007		AS Hildesheim	AD Salzgitter	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
691	NI	A 007		AD Walsrode	AS Fallingbostel	E 6	Laufend und fest disponiert
692	NI	A 007		AS Göttingen	AD Salzgitter	E 6	Laufend und fest disponiert
693*	NI	A 020		AD A 28/A 20 (Westerstede)	AK Hohenfelde (A 23/ A 26)	N 4	Vordringlicher Bedarf
694	NI	A 021		AD Geesthacht (A 25)	AS Rönne	N 4+E 4	Weiterer Bedarf mit Planungs-recht
695	NI	A 021		AS Rönne	AD Handorf (A 39)	N 4+E 4	Weiterer Bedarf mit Planungs-recht
696	NI	A 026		Horneburg (K 36n)	Rübke	N 4	Laufend und fest disponiert

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
697	**NI**	**A 027**		**AK Bremen**	**AS HB-Überseestadt**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung**
698	**NI**	**A 030**		**AK Lotte/Osnabrück**	**AK Osnabrück-S**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung**
	NI	A 030		ö AK Lotte/Osnabrück (Lgr. NI/NW)	AK Osnabrück-S	E 6	
	NI	A 030	A 033	AK Osnabrück-S		KN	
699	**NI**	**A 033**		**Osnabrück/N (A 1)**	**Osnabrück/Belm**	**N 4**	**Vordringlicher Bedarf**
700	**NI**	**A 033**	**B 051**	**AS Osnabrück/ Schinkel**	**AS Osnabrück/Belm - OU Belm**	**N 4**	**Laufend und fest disponiert**
701	**NI**	**A 039**		**AS Lüneburg-N (B 216)**	**AS Weyhausen (B 188)**	**N 4**	**Vordringlicher Bedarf**
702*	**NI**	**B 001**		**Barntrup**	**w Elze (B 3)**	**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungs-recht**
	NI	B 001		OU Reher		N 2	
	NI	B 001		OU Groß Berkel		N 2	
	NI*	B 001		s Marienau	sw Mehle	N 2	

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
703*	**NI**	**B 001**	**B 217**	**S-OU Hameln**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
704	**NI**	**B 001**		**w Elze (B 3)**	**Hildesheim - Himmelsthür**	**N 2+E 4**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
	NI	B 001		N-OU Elze		N 2	
	NI	B 001		OU Burgstemmen		N 2	
	NI	B 001		OU Mahlerten		N 2	
	NI	B 001		w Heyersum	ö Gr. Escherde	E 4	
	NI	B 001		OU Hildesheim-Himmelsthür		N 4	
705	**NI**	**B 001**		**OU Einum/Bettmar**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
706	**NI**	**B 001**		**OU Coppenbrügge und Marienau**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
707	**NI**	**B 003**		**OU Wülfingen**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
708	**NI**	**B 003**		**OU Elstorf**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
709	**NI**	**B 003**		**OU Bergen**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
710	**NI**	**B 003**		**Ehlershausen**	**Groß Hehlen**	**N 2/4**	**Vordringlicher Bedarf**
	NI	B 003		OU Groß Hehlen		N 2/3	
	NI	B 003		OU Celle (Nordteil)		N 3	
	NI	B 003		OU Celle (Mittelteil)		N 3/4	
711	**NI**	**B 003**		**OU Ammensen**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
712	**NI**	**B 003**		**OU Hemmingen**		**N 2/4**	**Laufend und fest disponiert**
713*	**NI**	**B 004**		**n Gifhorn (B 188)**	**AK Braunschweig-Nord**	**N 4+E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
	NI	B 004		n Rötgesbüttel	s Meine	N 4	
	NI	B 004		AS Braunschweig-Wenden	s Meine	E 4	
714	**NI**	**B 006**		**OU Syke**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
715	**NI**	**B 006**		**Hann.-Stöcken (K 321)**	**Stöck**	**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
716	**NI**	**B 006n**		**Lgr. HB/NI**	**Bremen/Brinkum**	**N 4**	**Vordringlicher Bedarf**
717	**NI**	**B 027**		**ö Roringen**	**OU Waake**	**E 4**	**Weiterer Bedarf**
718	**NI**	**B 027**		**OU Waake**	**B 446**	**E 4**	**Weiterer Bedarf**
719	**NI**	**B 051**		**OU Twistringen**		**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
720	**NI**	**B 051**		**OU Barnstorf**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
721	**NI**	**B 051**		**Ostercappeln**	**Belm**	**N 4**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
722	**NI**	**B 051**		**OU Bad Iburg**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
723	**NI**	**B 051**		**s Bad Iburg (B 51)**	**Hilter (A 33)**	**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
724	**NI**	**B 061**		**OU Barenburg**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
725	**NI**	**B 064**		**W-OU Eschershausen**		**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
726	NI	B 064		OU Mainzholzen		N 2	Weiterer Bedarf
727	NI	B 064		OU Wenzen		N 2	Weiterer Bedarf
728	NI	B 064	B 240	OU Negenborn		N 3	Laufend und fest disponiert
729	NI	B 065		OU Bad Essen / Wehrendorf		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
730	NI	B 065		ö Bückeburg	ö Vehlen	N 2	Vordringlicher Bedarf
731	NI	B 065		OU Nienstädt/Sülbeck		N 2	Vordringlicher Bedarf
732	NI	B 065		AS Bad Nenndorf	AS Hannover-Anderten	N 4+E 6	Weiterer Bedarf
733	NI	B 065		w Nordgoltern	ö Everloh	N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
734	NI	B 065		OU Ilten		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
735	NI	B 065		ö Sehnde	w Peine	N 2	Vordringlicher Bedarf
736	NI	B 065		OU Dungelbeck		N 2	Vordringlicher Bedarf

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
737	NI	B 071		OU Selsingen		N 2	Weiterer Bedarf
738	NI	B 071		OU Zeven		N 2	Vordringlicher Bedarf
739	NI	B 071		OU Soltau		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
740	NI	B 071		OU Munster		N 2	Weiterer Bedarf
741	NI	B 071		w Uelzen	B 4n	N 2	Vordringlicher Bedarf
742	NI	B 071		OU Groß Liedern		N 2	Weiterer Bedarf
743	NI	B 072		OU Hesel		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
744	NI	B 073		Otterndorf	Cadenberge	N 2	Vordringlicher Bedarf
745	NI	B 073		OU Cadenberge		N 2	Vordringlicher Bedarf
746	NI	B 073		Cadenberge	Drochtersen (A 20/A 26)	N 3/4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
747	NI	B 074		OU Ritterhude		N 2	Vordringlicher Bedarf

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
748	**NI**	**B 075**		**OU Scheeßel**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
749	**NI**	**B 075**		**OU Tostedt - Wistedt**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
750	**NI**	**B 079**		**OU Wolfenbüttel**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
751	**NI**	**B 079**		**Verlegung s. Wolfenbüttel**	**A 395**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
752	**NI**	**B 083**		**OU Steinbergen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
753*	**NI**	**B 083**		**Würgassen**	**Beverungen**	**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
754	**NI**	**B 083**		**OU Deckbergen**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
755	**NI**	**B 083**		**W-OU Hameln**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
756	**NI**	**B 083**		**OU Grohnde**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
757*	**NI**	**B 083**		**OU Stahle**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
758*	**NI**	**B 188**		**Schillerslage (B 3)**	**AS Weyhausen (A 39)**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
	NI	B 188		OU Dannenbüttel		N 2	
	NI	B 188		OU Osloß		N 2	
	NI	B 188		OU Weyhausen		N 2	
759*	**NI**	**B 188**		**OU Ahnsen**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
760	**NI**	**B 188**		**A 39**	**L 322**	**E 4**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
761	**NI**	**B 188**		**OU Vorsfelde**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
762*	**NI**	**B 190n**		**A 39**	**Lgr. NI/ST**	**N 3**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
763	**NI**	**B 190n**		**B 4**	**A 39**	**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
764	**NI**	**B 191**		**OU Eschede**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
765	**NI**	**B 191**		**OU Stöcken**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
766	**NI**	**B 209**		**OU Rethem**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
767	**NI**	**B 209**		**OU Walsrode**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
768	**NI**	**B 209**		**OU Amelinghausen**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
769	**NI**	**B 210**		**AS Riepe (A 31)**	**n Aurich**	**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**
	NI	B 072		Georgsheil (B 72)	Bangstede	N 2	
	NI	B 210		OU Aurich		N 2/3	
	NI	B 210		Aurich	Riepe (A 31)	N 3	
770	**NI**	**B 210**		**Verlegung s Emden**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
771	**NI**	**B 211**		**OU Mittelort**	**Brake**	**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
772	**NI**	**B 212**		**OU Ellwürden**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
773	**NI**	**B 212**		**OU Elsfleth**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
774	**NI**	**B 212**		**OU Berne**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
775	**NI**	**B 212n**		**Harmenhausen (L 875)**	**Lgr. NI/HB**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
776	**NI**	**B 213**	**E 233**	**AS Meppen (A 31)**	**AS Cloppenburg (A 1)**	**N 4+E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
	NI	B 213		AS Meppen (A 31)	Meppen (B 70)	N 4+E 4	
	NI	B 213		Meppen (B 70)	w Haselünne	N 4+E 4	
	NI	B 213		w Haselünne	Kgr. Emsland/Cloppenburg	N 4+E 4	
	NI	B 213		Kgr. Emsland/Cloppenburg	ö Löningen (OU Löningen)	N 4+E 4	
	NI	B 213		ö Löningen	ö Lastrup (OU Lastrup)	E 4	
	NI	B 213		ö Lastrup	Cloppenburg (B 68)	E 4	
	NI	B 072		Cloppenburg (B 68)	AS Cloppenburg (A 1)	E 4	
777	**NI**	**B 213**		**Verlegung bei Lohne**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
778	**NI**	**B 213**		**OU Bawinkel**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
779	**NI**	**B 214**		**OU Fürstenau**		**N 3**	**Weiterer Bedarf**
780	**NI**	**B 214**		**OU Schwagstorf**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
781	**NI**	**B 214**		**OU Ankum**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
782	**NI**	**B 214**		**OU Bersenbrück**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
783	**NI**	**B 214**		**OU Steinfeld**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
784	**NI**	**B 214**		**OU Rehden**	**Wetschen**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
785	**NI**	**B 214**		**OU Borstel**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
786	**NI**	**B 214**		**OU Steimbke**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
787	**NI**	**B 214**		**OU Schwarmstedt**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
788	**NI**	**B 214**		**OU BS-Watenbüttel**		**N 4**	**Vordringlicher Bedarf**
789	**NI**	**B 215**		**Rohrsen**	**Nienburg**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
790	**NI**	**B 215**		**OU Landesbergen**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
791	**NI**	**B 215**		**OU Leese**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
792	**NI**	**B 216**		**OU Barendorf**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
793	**NI**	**B 216**		**OU Bavendorf**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
794	**NI**	**B 216**		**OU Oldendorf**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
795	**NI**	**B 216**		**OU Metzingen**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
796	**NI**	**B 218**		**OU Merzen**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
797	**NI**	**B 218**		**OU Ueffeln**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
798	**NI**	**B 218**		**OU Venne**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
799	**NI**	**B 238**		**OU Möllenbeck**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
800	**NI**	**B 238**		**OU Steinbergen**	**N 2/4**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
801	**NI**	**B 239**		**OU Wagenfeld**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
802	**NI**	**B 240**		**OU Halle**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
803	**NI**	**B 240**		**OU Eime**	**(w Eime - B 3)**	**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
804	**NI**	**B 240**	**B 003**	**n Marienhagen**	**Weenzen (L 462)**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
805	**NI**	**B 240**		**Fölziehausen**	**Eschershausen**	**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
806	**NI**	**B 240**		**OU Eschershausen**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
807	**NI**	**B 241**		**OU Uslar**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
808	**NI**	**B 241**		**OU Hammenstedt**	**(Northeim - Katlenburg)**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
809	**NI**	**B 241**		**OU Katlenburg**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
810	**NI**	**B 241**		**OU Dorste**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
811	**NI**	**B 241**		**Bollensen**	**Volpriehausen**	**N 2/3**	**Laufend und fest disponiert**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
812	**NI**	**B 242**		**OU Clausthal-Zellerfeld**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
813	**NI**	**B 243**		**OU Herzberg**		**N 3**	**Weiterer Bedarf**
814	**NI**	**B 243**		**s Bad Sachsa**	**Lgr. NI/TH**	**N 3**	**Laufend und fest disponiert**
815	**NI**	**B 247**		**N-OU Duderstadt**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
816	**NI**	**B 247**		**S-OU Duderstadt**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
817	**NI**	**B 248**		**OU Lübbow**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
818	**NI**	**B 248**		**OU Dannenberg**	**(B 216/B 248)**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
819	**NI**	**B 248**		**OU Schaafhausen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
820	**NI**	**B 248**		**OU Jameln**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
821	**NI**	**B 248**		**OU Grabow**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
822	**NI**	**B 248**		**OU Saaße**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
823	**NI**	**B 248**		**OU Brome**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
824	**NI**	**B 248**		**OU Lobmachtersen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
825	**NI**	**B 248**		**OU Beinum**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
826	**NI**	**B 248**		**A 39**	**A 395**	**E 4**	**Weiterer Bedarf**
827	**NI**	**B 322**		**OU Groß Mackenstedt**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
828	**NI**	**B 401**		**Dörpen**	**Bgr. D/NL**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
829	**NI**	**B 403**		**OU Emlichheim**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
830	**NI**	**B 403**		**OU Nordhorn**	**mit Querspange (B 213)**	**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
831	**NI**	**B 408**		**Haren**	**Emmeln**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
832	**NI**	**B 436**		**OU Friedeburg**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
833	**NI**	**B 437**		**OU Varel**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
834	NI	B 439		B 322	s Heiligenrode	N 2	Weiterer Bedarf
835	NI	B 441		OU Loccum		N 2	Vordringlicher Bedarf
836	NI	B 441		w Hagenburg		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
837	NI	B 441		OU Wunstorf		N 2/3	Vordringlicher Bedarf
838	NI	B 442		W-OU Neustadt am Rübenberge		N 2	Weiterer Bedarf
839	NI	B 442		NW-OU Hachmühlen		N 2	Vordringlicher Bedarf
840	NI	B 443		OU Koldingen		N 2	Vordringlicher Bedarf
841	NI	B 444		OU Groß Ilsede		N 2	Weiterer Bedarf
842	NI	B 446		OU Lütgenrode		N 2	Weiterer Bedarf
NORDRHEIN-WESTFALEN							
843	NW	A 001		AS Adenau (L10)	AS Lommersdorf (L115z) (Anteil NW)	N 4	Vordringlicher Bedarf

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
844	NW	A 001		AS Lommersdorf (L 115z)	AS Blankenheim (B 51)	N 4	Vordringlicher Bedarf
845	NW	A 001	A 044	AK Dortmund/Unna	n AS Unna-Zentrum	KN	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
846	NW	A 001		AK Kamen	n AS Hamm-Bockum/Werne	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
847	NW	A 001		AS Hamm-BockumWerne	AS Ascheberg	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
848	NW	A 001		AS Ascheberg	DEK-Brücke	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
849	NW	A 001		AK Köln-N (A 57)	AS Köln-Niehl	E 8	Weiterer Bedarf mit Planungs-recht
850	NW	A 001		AK Bliesheim (A 61)	AD Erfttal (A 61)	E 8	Weiterer Bedarf mit Planungs-recht
851	NW	A 001		AD Erfttal (A 61)	AK Köln West (A 4)	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
852	NW	A 001	A 043	AK Wuppertal-N		KN	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
853	NW	A 001	A 045	AK Westhofen		KN	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
854	NW	A 001		AK Westhofen	AS Schwerte	E 8	Weiterer Bedarf

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
855	NW	A 001		AS Schwerte	AK Dortmund/Unna	E 8	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
856	NW	A 001		AK Köln-W	AK Köln-N (incl.)	E 6	Laufend und fest disponiert
857	NW	A 001		AS Wermelskirchen	T+R-Anlage Remscheid	E 6	Laufend und fest disponiert
858	NW	A 001		AS Münster-N	AK Lotte/Osnabrück	E 6	Laufend und fest disponiert - Engpassbeseitigung
859	NW	A 001		Köln/Niehl	AK Leverkusen	E 8	Laufend und fest disponiert - Engpassbeseitigung
860	NW	A 002		AD Bottrop		KN	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
861	NW	A 003		AS Königsforst	AD Köln-Heumar (A 4)	E 8	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
862	NW	A 003	A 046	AK Leverkusen (A 1)	AK Hilden (A 46)	E 8	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
863	NW	A 003		AK Hilden	AK Ratingen-O	E 8	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
864	NW	A 003		AK Ratingen-O	AK Breitscheid (A 52)	E 8	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
865	NW	A 003		AK Breitscheid (A 52)	AK Kaiserberg (A 40)	E 8	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
866	**NW**	**A 003**		**AK Kaiserberg**	**AK Oberhausen-W**	**E 8**	**Vordringlicher Bedarf**
	NW	A 003		AK Kaiserberg (A 40)		KN	
	NW	A 003		AK Kaiserberg (A 40)	AK Oberhausen/West (A 42)	E 8	
867	**NW**	**A 003**		**AK Oberhausen-West (A 42)**	**AK Oberhausen (A 2/ A 516)**	**E 8**	**Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung**
	NW	A 003		AK Oberhausen-West (A 42)	AS Oberhausen-Holten	E 8	
	NW	A 003		AS Oberhausen-Holten	AK Oberhausen (A 2/ A 516)	E 8	
	NW	A 003		AK Oberhausen		KN	
868	**NW**	**A 003**		**AK Oberhausen (A 2/ A 516)**	**AS Dinslaken-N**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung**
869	**NW**	**A 003**		**AS Köln/Mülheim**	**AK Leverkusen (incl.)**	**E 8**	**Laufend und fest disponiert**
870	**NW**	**A 004**		**AS Aachen-Laurensberg**	**AK Aachen (A 44)**	**E 6**	**Weiterer Bedarf**
871	**NW**	**A 004**		**AK Köln-S (A 555)**	**AK Köln-Gremberg (A 559)**	**E 8**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
872	**NW**	**A 004**		**AK Köln/Ost**	**AS Moitzfeld**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung**
873	**NW**	**A 004**		**AS Moitzfeld**	**AS Untereschbach**	**E 6**	**Weiterer Bedarf**
874	**NW**	**A 004**		**AK Köln-W (A 1)**	**AK Köln-S (A 555)**	**E 8**	**Weiterer Bedarf**
875	**NW**	**A 004**	**A 555**	**AK Köln-S (A 555)**		**KN**	**Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung**
876	**NW**	**A 030**		**AK Lotte/Osnabrück (A 1)**	**AS Hasbergen/Gaste (Lgr. NI/NW)**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung**
877	**NW**	**A 030**		**AK Löhne**	**Rehme m Abzw. A 30 Richtung Rehme**	**N 4**	**Laufend und fest disponiert**
878*	**NW**	**A 033**	**B061**	**AS Bielefeld-Zentrum**	**AS Borgholzhausen (incl. Zubringer Ummeln)**	**N 4 / N 3**	**Laufend und fest disponiert**
879	**NW**	**A 040**		**AK Moers (A 57)**	**AK Duisburg (A 59)**	**E 8**	**Weiterer Bedarf mit Planungs-recht**
	NW	A 040		AK Moers (A 57)	AS Duisburg/Homberg	E 8	
	NW	A 040		AS Duisburg/Homberg	AK Duisburg (A 59)	E 8	
880	**NW**	**A 040**		**AK Kaiserberg**	**AS Mülheim-Dümpten**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
881	NW	A 040		AS Mülheim-Dümpten	AS Mülheim-Heißen	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
882	NW	A 040		AS Mülheim-Heißen	AS Essen-Frohnhausen	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
883	NW	A 040		AS Essen-Frohnhausen	AD Essen-O	E 6	Weiterer Bedarf mit Planungs-recht
884*	NW	A 040		AD Bochum-West (A 448)	AK Bochum (A 43)	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
885	NW	A 040		AK Bochum (A 43)	AK Dortmund-West (A 45)	E 6	Vordringlicher Bedarf
886	NW	A 040		AS Dortmund (L 660)	AS Dortmund-Mitte (L 672)	N 6 + E 6	Weiterer Bedarf mit Planungs-recht
887	NW	A 040		AS Dortmund-Mitte (L 672)	AS Dortmund-Ost (B 236)	N 6 + E 6	Weiterer Bedarf mit Planungs-recht
888	NW	A 040		AS Dortmund-Ost (B 236)	AK Dortmund/Unna (A 1/A 44)	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
889	NW	A 042		AK Essen-N (A 52)	AK Herne (A 43)	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
890	NW	A 042		AS Bottrop-S	AK Essen-N (A 52)	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
891	NW	A 043		AS Witten-Heven	AS Marl-Sinsen	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
892	NW	A 043		AK Herne	AS Recklinghausen/Herten	E 6	Laufend und fest disponiert
893	NW	A 044		AS Broichweiden	AS Alsdorf	E 6	Weiterer Bedarf
894	NW	A 044		AK Neersen (A52)	AK Meerbusch (A57)	E 6	Weiterer Bedarf
895	NW	A 044		Essen-Ruhralleetunnel	(L 925 - AS E.-Bergerhausen (A 52))	N 4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
896	NW	A 044		AK Wünnenberg/Haaren	AS Lichtenau	E 6	Weiterer Bedarf
897	NW	A 044		AS Marsberg	AS Diemelstadt	E 6	Weiterer Bedarf
898	NW	A 044		AS Diemelstadt	AS Warburg	E 6	Weiterer Bedarf
899	NW	A 044		AS Warburg	AS Breuna	E 6	Weiterer Bedarf
900	NW	A 044		AK Dortmund/Unna	AS Unna-O	E 6	Vordringlicher Bedarf
901	NW	A 044		AS Unna-O	AK Werl	E 6	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
902	NW	A 044		Bochum (L705,Sheffieldring)	AK Bochum/Witten (A 43)	N 4	Laufend und fest disponiert

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
903	**NW**	**A 044**		**Düsseldorf/Ratingen (A 3)**	**Velbert (B 227)**	**N 4**	**Laufend und fest disponiert**
904	**NW**	**A 045**		**AK Olpe**	**AS Lüdenscheid-S**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf**
	NW	A 045		AK Olpe (A 4)	AS Olpe	E 6	
	NW	A 045		AS Olpe	AS Drolshagen	E 6	
	NW	A 045		AS Drolshagen	AS Meinerzhagen	E 6	
	NW	A 045		AS Meinerzhagen	AS Lüdenscheid-S	E 6	
905*	**NW**	**A 045**		**AS Lüdenscheid-Süd**	**AS Lüdenscheid**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf**
906*	**NW**	**A 045**		**AS Lüdenscheid**	**AS Lüdenscheid-Nord**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf**
907	**NW**	**A 045**		**AS Lüdenscheid-N**	**AS Hagen-S**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung**
908	**NW**	**A 045**		**AS Hagen-S**	**AK Hagen (A 46)**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung**
909	**NW**	**A 045**		**w AS Dortmund-S**	**AK Dortmund-W (A 40)**	**E 6**	**Weiterer Bedarf mit Planungs-recht**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
910	NW	A 045		AS Haiger/Burbach	AS Wilnsdorf	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
911	NW	A 045		AS Wilnsdorf	AS Siegen-Süd	E 6	Vordringlicher Bedarf
912	NW	A 045		AS Siegen-Süd	AS Siegen	E 6	Vordringlicher Bedarf
913	NW	A 045		AS Siegen	AS Freudenberg	E 6	Vordringlicher Bedarf
914	NW	A 045		AS Freudenberg	AK Olpe	E 6	Vordringlicher Bedarf
915	NW	A 045		AS Dortmund-Hafen	AK Dortmund-NW (A 2)	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
916	NW	A 045		AK Hagen (A 45)	AK Westhofen (A 1)	E 6	Laufend und fest disponiert - Eng-passbeseitigung
917	NW	A 046		AS Hemer (B 7)	AS Menden (B 515)	N 4	Vordringlicher Bedarf
918	NW	A 046		AD Holz (A 44)	AK Neuss-W (A 57)	E 6	Weiterer Bedarf
919	NW	A 046		AS Düsseldorf-Holthausen	AK Hilden (A 3)	E 8	Weiterer Bedarf mit Planungs-recht
920	NW	A 046		AS Bestwig	Bestwig/ Nuttlar einschl. Zubringer B 480n	N 4	Laufend und fest disponiert

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
921	NW	A 046		Westring	AK Sonnborn (L 418)	E 6	Laufend und fest disponiert
922	NW	A 052		AK Mönchengladbach (A 61)	AK Neersen (A 44)	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
923	NW	A 052		AK Breitscheid (A 3)	AS Essen-Rüttenscheid (B 224)	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
924	NW	A 052		AD Essen-Ost (A 40)	AK Essen-Nord (A 42)	N 6	Weiterer Bedarf mit Planungs-recht
925*	NW	A 052		AK Essen-N	s AK Essen/Gladbeck	E 4	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
926*	NW	A 052		s AK Essen/Gladbeck	AK Essen/Gladbeck	E 4	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
927*	NW	A 052		AK Essen/Gladbeck (A 2)	AS Gelsenkirchen-Buer	E 4	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
928	NW	A 057		AS Bickendorf	AK Köln-N (A 1)	E 6	Weiterer Bedarf
929	NW	A 057		AK Köln-N (A 1)	AD Neuss-S (A 46)	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
930	NW	A 057	A 052	AK Kaarst		KN	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
931	NW	A 057	A 040	AK Moers (A 40)		KN	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
932	NW	A 057		AK Moers	AK Kamp-Lintfort (A 42)	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
933	NW	A 057		AK Meerbusch (A 44)	AK Moers (A 40)	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
934	NW	A 059		AD Bonn-NO (A 565)	AD St. Augustin-W (A 560)	E 8	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
935	NW	A 059		s AK Duisburg (A 40)	AS Duisburg-Ruhrort	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
936	NW	A 059		AS Duisburg-Ruhrort	AK Duisburg-N (A 42)	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
937	NW	A 059		AK Duisburg-N (A 42)		KN	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
938	NW	A 059		AK Duisburg-N (A 42)	AS Duisburg-Marxloh	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
939	NW	A 059		AS Duisburg-Marxloh	AS Duisburg-Fahrn	E 6	Weiterer Bedarf
940	NW	A 059		AD St. Augustin-W (A 560)	AD Köln-Porz (A 559)	E 6/8	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
941	NW	A 059		AK Bonn-O (A 562)	AD Bonn-NO (A 565)	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
942	NW	A 061		AD Erfttal (A 1)	AK Kerpen (A 4)	E 6	Weiterer Bedarf mit Planungs-recht

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
943	**NW**	**A 061**		**AK Kerpen**	**AS Jackerath**	**E 6**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
944	**NW**	**A 061**		**AK Meckenheim**	**AK Bliesheim**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf**
945*	**NW**	**A 061a**		**AK Wanlo (A 46)**	**AK Mönchengladbach (A 52)**	**E 6**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
946	**NW**	**A 445**		**AS Werl-N**	**AS Hamm/Rhynern**	**N 4**	**Vordringlicher Bedarf**
947	**NW**	**A 524**	**B 288**	**OD Krefeld**	**Duisburg-Serm**	**E 4**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
	NW	B 288		OD Krefeld	w Duisburg-Mündelheim	E 4	
	NW	A 524		w Duisburg-Mündelheim	Duisburg-Serm	E 4	
948	**NW**	**A 524**	**B 008**	**Duisburg/Serm (B 8)**	**AS Duisburg/ Rahm mit B 8 OU Düsseldorf/ Wittlaer (1.BA)**	**E 4**	**Laufend und fest disponiert**
949	**NW**	**A 553**		**AK Köln-Godorf (A 555)**	**AD Köln-Lind (A59)**	**N 4**	**Vordringlicher Bedarf**
	NW	A 553	A 555	AK Köln-Godorf (A 555)		KN	

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
	NW	A 553		AK Köln-Godorf	AD Köln-Lind	N 4	
	NW	A 553	A 059	AD Köln-Lind(A 59)		KN	
950	**NW**	**A 559**		**AD Köln-Porz (A 59)**	**AK Köln-Gremberg (A 4)**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung**
951	**NW**	**A 560**		**AD Sankt Augustin/West (A59)**	**AS Sankt Augustin**	**E 6**	**Weiterer Bedarf mit Planungs-recht**
952	**NW**	**A 565**		**AS Bonn/Hardtberg**	**AK Bonn/Nord (A 555)**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf**
	NW	A 565		AS Bonn/Hardtberg	AS Bonn-Poppelsdorf	E 6	
	NW	A 565		AS Bonn/Poppelsdorf	AK Bonn/N	E 6	
	NW	A 565	A 555	AK Bonn/N (A 555)		KN	
953	**NW**	**A 565**		**AK Bonn-N**	**AD Bonn-NO**	**E 6**	**Weiterer Bedarf mit Planungs-recht**
	NW	A 565		AK Bonn-N	AS Bonn-Beuel	E 6	
	NW	A 565		AS Bonn-Beuel	AD Bonn-NO	E 6	

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
954	**NW**	**B 001**	**B 066**	**Horn/ Bad Meinberg**	**Barntrup**	**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**
	NW	B 001		OU Blomberg/Herrentrup		N 2	
	NW	B 001		OU Blomberg/Istrup		N 3	
	NW	B 066		Blomberg/Großenmarpe (L 712)	Barntrup (B 66)	N 2	
955	**NW**	**B 001**		**Erwitte**	**Paderborn (B 55 - A 33)**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
	NW	B 001		OU Erwitte		N 2	
	NW	B 001		OU Salzkotten		N 2	
	NW	B 001	B 055	OU Erwitte	Anschluss B 55	N 2	
956	**NW**	**B 007**		**Menden**	**Wimbern**	**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
957	**NW**	**B 007**		**Wimbern**	**Arnsberg (OU Wickede)**	**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
958	**NW**	**B 007**		**Bestwig/Nuttlar (A 46)**	**Brilon (B 480n)**	**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
959	**NW**	**B 007**		**OU Warburg/Scherfede**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
960*	**NW**	**B 008**		**Dinslaken (A 59)**	**Wesel (B 58)**	**N 2/4**	
	NW	**B 008**		**Dinslaken (A 59)**	**Friedrichsfeld (K 12)**	**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
	NW	**B 008**		**Friedrichsfeld (K 12)**	**Wesel (B 58)**	**N 4**	**Vordringlicher Bedarf**
961	**NW**	**B 008**		**OU Hennef/Uckerath**		**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
962*	**NW**	**B 009**		**Westtangente Krefeld**	**(B 57 - B 9)**	**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
963	**NW**	**B 009**		**OU Kleve**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
964	**NW**	**B 051**		**OU Bergisch-Born (B 51)**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
	NW	B 051		Münster (B 481)	ö Münster/Handorf	E 4	
	NW	B 051		ö Münster/Handorf	Telgte	E 4	
	NW	B 064		OU Warendorf		N 3	

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
	NW	B 064		OU Beelen		N 3	
	NW	B 064		OU Herzebrock/Clarholz		N 3	
965	**NW**	**B 051**	**B 481**	**OU Münster**		**N 2+E 4**	**Laufend und fest disponiert**
966	**NW**	**B 051n**		**Brühl**	**Köln-Eifeltor (A 553 - A 4)**	**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**
	NW	B 051n		OU Köln/Meschenich		N 3	
	NW	B 051n		Köln/Meschenich		N 2	
967	**NW**	**B 054**		**OU Kierspe**	**(Lausebergaufstieg)**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
968	**NW**	**B 054**		**Lünen**	**(B 236 - DB-Strecke)**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
969	**NW**	**B 054**		**AS Münster/N**	**Altenberge (L 579)**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
970	**NW**	**B 054**		**Altenberge (L 579)**	**Nordwalde**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
971	**NW**	**B 054**		**Nordwalde**	**Borghorst (K 78)**	**E 4**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
972	**NW**	**B 054**		**AS Gronau/Ochtrup**	**Gronau (L 566)**	**E 4**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
973	**NW**	**B 055**		**OU Lennestadt- Bilstein**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
974	**NW**	**B 055**		**Lennestadt**	**(Bonzelerhammer-Maumke)**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
975	**NW**	**B 055**		**OU Eslohe**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
976	**NW**	**B 055**		**OU Bremke**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
977	**NW**	**B 055**		**OU Reiste**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
978	**NW**	**B 055**		**OU Meschede**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
979	**NW**	**B 055**		**OU Warstein**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
980	**NW**	**B 055**		**Lippstadt**	**Rheda/Wiedenbrück (A 2)**	**E 4**	**Weiterer Bedarf**
	NW	B 055		OU Lippstadt	(OU Erwitte - L 822)	E 4	
	NW	B 055		OU Lippstadt	(L 822- L 586n)	E 4	

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
981	**NW**	**B 056**		**Jülich**	**AS Düren (A 4)**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
982	**NW**	**B 056**		**OU Euskirchen**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
983	**NW**	**B 056**		**OU Ludendorf/-Essig**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
984	**NW**	**B 056**		**OU Swisttal/Miel (m AS A 61)**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
985	**NW**	**B 056**		**Bonn/Hardtberg**	**Birlinghoven/Dambroich**	**N 4**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
	NW	B 056		AS Hardtberg (A 565)	Bonn (B 9)	N 4	
	NW	B 056		Bonn/O (A 59)	Birlinghoven/Dambroich	N 4	
986	**NW**	**B 056**		**Gangelt**	**Heinsberg**	**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
987	**NW**	**B 056**		**O-OU Düren**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
988	**NW**	**B 056**		**OU Vettweiss/Soller**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
989	**NW**	**B 056n**		**OU Much N**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
990	**NW**	**B 057**		**Puffendorf (B 56)**	**Erkelenz-Süd (A 46)**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
	NW	B 057		OU Gereonsweiler		N 2	
	NW	B 057		OU Baal		N 2	
991	**NW**	**B 057**		**OU Marienbaum**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
992	**NW**	**B 058**	**B 070**	**Alpen**	**Brünen**	**N 2/4**	**Vordringlicher Bedarf**
	NW	B 058		OU Wesel	(ö Rheinbrücke - B 8)	N 4	
	NW	B 058		OU Wesel	(B 8 - B 70)	N 4	
	NW	B 070		OU Brünen		N 2	
993	**NW**	**B 058**		**OU Ahlen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
994	**NW**	**B 058**		**OU Beckum**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
995	**NW**	**B 059**		**AS Köln-Bocklemünd**	**Grevenbroich-Süd**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
	NW	B 059		OU Sinsteden		N 2	
	NW	B 059		OU Allrath		N 2	
996	**NW**	**B 061**		**Rheda-Wiedenbrück (A 2)**	**Bielefeld/Ummeln**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
	NW	B 061		Rheda-Wiedenbrück (A 2)	Gütersloh	E 4	
	NW	B 061		Gütersloh	Bielefeld/Ummeln	E 4	
997	**NW**	**B 061**		**Bad Oeynhausen**	**Dehme (Vorm Berg)**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
998	**NW**	**B 062**		**Siegtalbrücke (A 45)**	**Mudersbacher Kreisel**	**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
999*	**NW**	**B 062n**		**OU Erndtebrück**		**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**
1000	**NW**	**B 063**		**OU Hamm**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
	NW	B 063		OU Hamm	(A 2 - K 35n)	N 2	
	NW	B 063		OU Hamm	(K 35n - Zentrum)	N 2	

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1001	**NW**	**B 064**	**B 051**	**Münster**	**Rheda-Wiedenbrück (B 481-A 2)**	**N 3+E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
1002	**NW**	**B 064**		**Brakel**	**Holzminden**	**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**
	NW	B 064		Brakel-Hembsen	Höxter-Godelheim (B 83)	N 3	
	NW	B 064		Höxter/Godelheim einschl. Anschluss B 8	Höxter	N 3	
	NW	B 083		Beverungen/Wehrden	Höxter/Godelheim	N 2	
1003	**NW**	**B 065**		**Stirpe-Ölingen (B 51)**	**Bad Nenndorf (A 2)**	**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**
	NW	B 065		Pr.Oldendorf (Lgr.NI/NW)	Lübbecke (B 239)	N 2	
	NW	B 065		Lübbecke (B 239)	Hille/Eickhorst (L 803)	N 2	
	NW	B 065		OU Minden	(Stadtgrenze-Erbeweg)	N 3	
1004	**NW**	**B 066**		**Lage**	**Lage - Lemgo (B 238a - B 238n)**	**N 3**	**Weiterer Bedarf**
1005	**NW**	**B 066**		**Bielefeld**		**N 4**	**Weiterer Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1006	**NW**	**B 066**		**Hillegossen**	**Asemissen**	**N 4**	**Laufend und fest disponiert**
1007	**NW**	**B 066**		**OU Barntrup**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
1008	**NW**	**B 067**	**B 474**	**Reken**	**Dülmen**	**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
1009	**NW**	**B 067**		**OU Uedem**	**(A 57 - L 174)**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
	NW	B 067		OU Uedem	(Südabschnitt A 57-L 77)	N 2	
	NW	B 067		OU Uedem	(Nordabschnitt L 77- L 174)	N 2	
1010	**NW**	**B 083**		**Bad Karlshafen**	**Beverungen/Herstelle**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1011*	**NW**	**B 083**		**Würgassen**	**Beverungen**	**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1012*	**NW**	**B 083**		**OU Stahle**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1013	**NW**	**B 220**		**OU Kleve-Kellen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1014	**NW**	**B 221**		**Geilenkirchen**	**AS Heinsberg (A 46)**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1015	**NW**	**B 221**		**OU Unterbruch**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1016	**NW**	**B 221**		**OU Scherpenseel**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1017	**NW**	**B 221**		**OU Wassenberg**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
1018	**NW**	**B 225**		**OU Alt-Marl**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1019	**NW**	**B 229**		**OU Neuenrade**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1020	**NW**	**B 229**		**OU Balve**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1021	**NW**	**B 236**		**Dortmund/Schwerte**	**AS Schwerte (A 1)**	**E 4**	**Laufend und fest disponiert**
1022	**NW**	**B 237**		**OU Hückeswagen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1023	**NW**	**B 237**		**OU Bergisch-Born (B 237)**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1024	**NW**	**B 238**		**Lemgo**	**Bad Eilsen (B 66 - A 2)**	**N 2/4**	**Vordringlicher Bedarf**
	NW	B 238		OU Lemgo	(L 712 - B 238 alt)	N 2	

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
	NW	B 238		OU Kalletal/Hohenhausen		N 2	
1025	**NW**	**B 239**		**Lage**	**Herford/Bad Salzuflen (A 2)**	**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
	NW	B 239		OU Lage	(B239 S - B239 N)	N 3	
	NW	B 239		Lage (B 239 N)	Bad Salzuflen/Schötmar (L712)	N 3	
	NW	B 239		Bad Salzuflen	(L 712 - K 4)	N 3	
	NW	B 239		Bad Salzuflen (K 4)	Herford (A 2)	N 3	
1026	**NW**	**B 239**		**Herford-Kirchlengern**	**(w L 545 - L 782)**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1027	**NW**	**B 264**		**OU Golzheim**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1028	**NW**	**B 265**		**OU Schleiden/Gemünd**	**Zubringer Schleid**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1029	**NW**	**B 265**		**OU Weiler i.d. Ebene**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1030	**NW**	**B 265**		**OU Liblar**	**OU Hermülheim**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1031	**NW**	**B 265**		**OU Hürth/Hermülheim**	**Köln-Militärring**	**E 4 + N 4**	**Laufend und fest disponiert**
1032	**NW**	**B 266**		**OU Mechernich/Roggendorf**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1033	**NW**	**B 399**		**N-OU Düren**		**N 2/4**	**Vordringlicher Bedarf**
	NW	B 399		N-OU Düren, 1 BA (Westabschnitt)		N 2	
	NW	B 399		Mittelabschnitt (Stadt Düren)		N 2	
	NW	B 399		N-OU Düren, 3 BA (Ostabschnitt)		N 4	
1034	**NW**	**B 474**		**AK Dortmund-NW (A 2)**	**Olfen (B 235)**	**N 2/4**	**Vordringlicher Bedarf**
	NW	B 474		OU Waltrop	(AK Dortmund-NW (A 2) - L 609)	N 2/4	
	NW	B 474		OU Datteln	(L 609 - B 235)	N 2	
1035	**NW**	**B 474**	**A 043**	**OU Dülmen**	**(Nordabschnitt)**	**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
1036	**NW**	**B 475**		**OU Lippetal (B 475)**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
	NW	B 475		OU Lippetal/Oestinghausen		N 2	
	NW	B 475		OU Lippetal/Hultrop		N 2	
1037	**NW**	**B 475**		**Beckum**	**Warendorf (A 2 - B 64)**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
	NW	B 475		OU Beckum-Neubeckum	(K 6-L 792)	N 2	
	NW	B 475		OU Ennigerloh-Westkirchen		N 2	
1038	**NW**	**B 475**		**OU Saerbeck**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1039	**NW**	**B 477**		**OU Niederaußem**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1040	**NW**	**B 477**		**Berghein/Rheidt**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1041	**NW**	**B 477**		**OU Rommerskirchen/Butzheim**	**und Frixheim**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1042	**NW**	**B 480**		**OU Olsberg/Wiemeringhausen**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1043	**NW**	**B 480**		**OU Brilon/Alme**		**N 3**	**Weiterer Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1044	NW	B 480		OU Bad Wünnenberg		N 2	Laufend und fest disponiert
1045	NW	B 482		Porta Westfalica (A 2)	Weserbrücke	E 4	Vordringlicher Bedarf
1046*	NW	B 482		Porta Westfalica	(L 780 - L 764)	N 3	Weiterer Bedarf
1047	NW	B 482		Minden	Petershagen (L 764 - K 6)	E 4	Weiterer Bedarf
1048	NW	B 483		OU Schwelm		N 2	Vordringlicher Bedarf
1049	NW	B 484		OU Overath		N 2/3	Weiterer Bedarf
1050	NW	B 508n		Schameder	Frankenberg	N 3	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
1051	NW	B 508n		T-OU Kreuztal	(Querspange)	N 3	Vordringlicher Bedarf
1052*	NW	B 508n		OU Kreuztal-Ferndorf		N 2/3	Vordringlicher Bedarf
1053*	NW	B 508n		OU Hilchenbach		N 2/3	Vordringlicher Bedarf
1054	NW	B 513		OU Harsewinkel		N 2	Vordringlicher Bedarf

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1055	**NW**	**B 516**		**OU Ense/Ruhne**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1056	**NW**	**B 525**		**OU Nottuln**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
1057	**NW**	**B 528**		**S-OU Kamp-Lintfort**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1058	**NW**	**B 611**		**Vlotho/Exter**	**Löhne/Wittel (A 2 - L 860)**	**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
RHEINLAND-PFALZ							
1059	**RP**	**A 001**		**AS Kelberg (B 410)**	**AS Adenau (L10)**	**N 4**	**Vordringlicher Bedarf**
1060	**RP**	**A 001**		**AS Adenau (L10)**	**AS Lommersdorf (L115z) (Anteil RP)**	**N 4**	**Vordringlicher Bedarf**
1061	**RP**	**A 006**		**AK Landstuhl**	**AS Kaiserslautern-W**	**E 6**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1062	**RP**	**A 006**		**AS Kaiserslautern/W**	**AS Kaiserslautern/O**	**E 6**	**Laufend und fest disponiert**
1063	**RP**	**A 060**		**AD Nahetal**	**AS Ingelheim-W**	**E 6**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1064	**RP**	**A 060**		**AS Ingelheim-W**	**AS Heidesheim**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1065	**RP**	**A 060**		**AS Heidesheim**	**AD Mainz**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf**
1066	**RP**	**A 060**		**AD Mainz**	**AK Mainz-S**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung**
	RP	A 060		AD Mainz	AS Mainz-Finthen	E 6	
	RP	A 060		AS Mainz-Finthen	AK Mainz-S	E 6	
1067	**RP**	**A 061**		**Lgr. NW/RP**	**AD Sinzig**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung**
1068	**RP**	**A 061**		**AD Sinzig**	**AS Mendig**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung**
1069	**RP**	**A 061**		**AS Mendig**	**AK Koblenz**	**E 6**	**Weiterer Bedarf**
1070	**RP**	**A 061**		**AK Koblenz**	**AS Rheinböllen**	**E 6**	**Weiterer Bedarf mit Planungs-recht**
1071	**RP**	**A 061**		**T+R Hunsrück**	**AD Nahetal**	**E 6**	**Weiterer Bedarf mit Planungs-recht**
1072	**RP**	**A 061**		**AD Nahetal**	**AK Frankenthal**	**E 6**	**Weiterer Bedarf mit Planungs-recht**
1073	**RP**	**A 061**		**AS Rheinböllen**	**T+R-Anlage Hunsrück**	**E 6**	**Laufend und fest disponiert**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1074	**RP**	**A 061**		**Lgr. RP/BW**	**AK Frankenthal**	**E 6**	**Laufend und fest disponiert - Engpassbeseitigung**
1075	**RP**	**A 063**		**AS Klein-Winternheim**	**AS Saulheim**	**E 6**	**Weiterer Bedarf**
1076	**RP**	**A 064**		**Biewertalbrücke**		**E 4**	**Laufend und fest disponiert**
1077*	**RP**	**A 643**		**AK Schiersteiner Kreuz**	**Rheinbrücke Schierstein - AD Mainz**	**N 6 + E 6**	**Laufend und fest disponiert**
1078	**RP**	**B 008n**		**Lgr. NW/RP**	**Altenkirchen**	**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
	RP	B 008n		OU Kircheib		N 3	
	RP	B 008n		OU Hasselbach		N 3	
	RP	B 008n		OU Weyerbusch		N 3	
	RP	B 008n		OU Helmenzen		N 3	
1079	**RP**	**B 009n**		**OU Nierstein (B 9)**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1080	**RP**	**B 010**		**Hinterweidenthal**	**Hauenstein**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1081	RP	B 010		Hauenstein	Wellbachtal (B 48)	E 4	Vordringlicher Bedarf
1082	RP	B 010		Wellbachtal (B 48)	AS Annweiler-O	E 4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
1083	RP	B 010		AS Annweiler-O	Godramstein	E 4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
1084	RP	B 010		Godramstein	Landau (A 65)	E 4	Vordringlicher Bedarf
1085	RP	B 010		Wallmersbach	Hinterweidenthal	E 4	Laufend und fest disponiert
1086	RP	B 036	B 293	Wörth am Rhein (B 9)	Karlsruhe	N 4	Vordringlicher Bedarf
1087	RP	B 038		OU Impflingen		N 2	Laufend und fest disponiert
1088	RP	B 041		Steinhardt (L 233)	Waldböckelheim (L 108)	E 4	Vordringlicher Bedarf
1089	RP	B 041		OU Hochstetten- Dhaun		N 2	Laufend und fest disponiert
1090*	RP	B 041n		OU Niederbrombach - Oberbrombach	und Rötsweiler	N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
1091*	RP	B 041n		OU Martinstein		N 2	Vordringlicher Bedarf

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1092	**RP**	**B 042n**		**OU Leutesdorf**	**(Bahnparallele)**	**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1093	**RP**	**B 047**		**Südumgehung Worms**		**N 4+E 4**	**Laufend und fest disponiert**
1094	**RP**	**B 048n**		**OU Klingenmünster**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1095	**RP**	**B 048n**		**OU Imsweiler**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1096	**RP**	**B 049n**		**OU Igel**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1097	**RP**	**B 049n**		**OU Trier-Zewen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1098	**RP**	**B 050**		**A 1/A 60**	**Flughafen**	**E 4 + N 4**	**Laufend und fest disponiert**
1099	**RP**	**B 051**		**OU Konz-Könen**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
1100	**RP**	**B 051n**		**Westumfahrung Trier**		**N 2/4**	**Vordringlicher Bedarf**
1101	**RP**	**B 051n**		**OU Ayl**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1102	**RP**	**B 054n**	**B 417**	**Lgr. HE/RP (L319)**	**Freiendiez**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1103	**RP**	**B 054n**	**B 417**	**Lgr. HE/RP (L 319)**	**B 54**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1104	**RP**	**B 054n**		**OU Flacht-Niederneisen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1105	**RP**	**B 054n**		**Rennerod**	**Waldmühlen**	**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
	RP	B 054n		OU Waldmühlen		N 2	
	RP	B 054n		OU Rennerod		N 2	
1106	**RP**	**B 062n**		**OU Mudersbach**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1107	**RP**	**B 255**		**OU Niederahr**	**Ettinghausen - Hahner Kreuz**	**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
1108*	**RP**	**B 255n**		**OU Rothenbach**	**und OU Langenhahn**	**N 3**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1109	**RP**	**B 256n**		**OU Willroth**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1110	**RP**	**B 256n**		**OU Gierender Höhe**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1111	**RP**	**B 256n**		**OU Straßenhaus**		**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1112	**RP**	**B 266**		**Bad Neuenahr**	**Bad Neuenahr/O**	**N 4**	**Laufend und fest disponiert**
1113	**RP**	**B 266n**		**Ahrquerung**		**N 4**	**Vordringlicher Bedarf**
1114	**RP**	**B 269n**		**OU Birkenfeld**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1115	**RP**	**B 270n**		**OU Olsbrücken**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1116	**RP**	**B 271**		**OU Kirchheim a.d.W.**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
1117	**RP**	**B 271n**		**Grünstadt**	**Bad Dürkheim**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
	RP	B 271n		OU Herxheim		N 2	
	RP	B 271n		OU Kallstadt-Ungstein		N 2	
1118	**RP**	**B 327**		**OU Gödenroth**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
1119	**RP**	**B 413n**		**OU Dierdorf**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1120	**RP**	**B 414n**		**OU Kirburg**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1121*	RP	B 414n		OU Nister-Möhrendorf		N 3	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
1122	RP	B 417n		OU Diez		N 2	Vordringlicher Bedarf
1123	RP	B 420n		OU Gau-Bickelheim		N 2	Weiterer Bedarf
1124	RP	B 420n		OU Wörrstadt		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
1125	RP	B 420n		OU Nierstein (B 420)		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
1126	RP	B 423n		OU Schönenberg-Kübelberg		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
1127	RP	B 427		OU Bad Bergzabern		N 2	Laufend und fest disponiert
1128	RP	B 427n		OU Hinterweidenthal		N 2	Weiterer Bedarf
SAARLAND							
1129	SL	A 001		A 1	A 623	N 4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
1130	SL	A 008		AS Merzig/Wellingen	AS Merzig/ Schwemlingen	E 4	Laufend und fest disponiert

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1131	**SL**	**A 623**		**A 623**	**A 620**	**E 4**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1132	**SL**	**B 051**		**OU Saarlouis-Roden**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1133	**SL**	**B 268**		**OU Nunkirchen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1134	**SL**	**B 269**		**OU Lebach**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1135	**SL**	**B 269**		**OU Saarlouis-Fraulautern**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1136	**SL**	**B 269**		**OU Nalbach**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1137	**SL**	**B 423**		**OU Schwarzenbach**	**und OU Schwarzenacker**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
SACHSEN							
1138	**SN**	**A 014**		**AS Leipzig-O**	**AD Parthenaue**	**E 6**	**Laufend und fest disponiert**
1139*	**SN**	**A 072**		**Zwickau**	**Chemnitz**	**E 6**	**Weiterer Bedarf**
	SN	A 072		AS Zwickau-Ost	AS Stollberg-West	E 6	

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
	SN	A 072		AS Stollberg-West	AS Chemnitz-Süd	E 6	
1140	**SN**	**A 072**		**Borna-Nord**	**AD A 38/A 72**	**E 4 + N 4**	**Laufend und fest disponiert**
1141	**SN**	**B 002**		**OU Groitzsch/Audigast**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1142	**SN**	**B 002**		**Verlegung bei Zwenkau**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1143	**SN**	**B 002**		**OU Hohenossig**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1144	**SN**	**B 002**		**OU Krensitz**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1145	**SN**	**B 002**		**OU Wellaune**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1146	**SN**	**B 006**		**OU Kühren**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1147	**SN**	**B 006**		**Verlegung in Dresden-Cossebaude**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1148*	**SN**	**B 087n**		**Leipzig (A 14)**	**Löhsten (Lgr. SN/BB)**	**N 2/3/4**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
	SN	B 087n		Leipzig (A 14)	Eilenburg	N 4	

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
	SN	B 087n		Eilenburg	w Torgau	N 3	
	SN	B 087n		OU Torgau		N 3	
	SN	B 087n		ö Torgau		N 2	
1149*	**SN**	**B 092**		**A 72, AS Plauen-Süd**	**Plauen**	**E 4**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1150	**SN**	**B 094**		**Reichenbach**	**A 72**	**E 4**	**Weiterer Bedarf**
1151	**SN**	**B 094**		**Verlegung in Reichenbach**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1152	**SN**	**B 095**		**OU Wiesa/Schönfeld**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1153	**SN**	**B 095**		**OU Thum/Ehrenfriedersdorf**		**N 2/3**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1154*	**SN**	**B 095**		**OU Burkhardtsdorf**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1155	**SN**	**B 096**		**OU Hoyerswerda**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
1156	**SN**	**B 097**		**OU Ottendorf-Okrilla mit AS**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1157	**SN**	**B 098**		**Riesa**	**A 13**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
	SN	B 098		OU Glaubitz		N 2	
	SN	B 098		OU Wildenhain		N 2	
	SN	B 098		OU Quersa		N 2	
	SN	B 098		OU Schönfeld		N 2	
1158	**SN**	**B 098**		**OU Thiendorf**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1159	**SN**	**B 101**		**Verlegung in Aue (S 255)**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1160	**SN**	**B 101**		**OU Scheibenberg**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1161*	**SN**	**B 101**		**OU Schlettau**	**und OU Annaberg-Buchholz**	**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1162	**SN**	**B 101**		**OU Wolkenstein**		**N 2/3**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
	SN	B 101		Verlegung s Wolkenstein		N 2/3	

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
	SN	B 101		OU Wolkenstein/Gehringswalde		N 2	
1163	**SN**	**B 101**		**Verlegung in Priestewitz**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1164	**SN**	**B 101**		**OU Brand-Erbisdorf**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1165	**SN**	**B 101**		**Brand-Erbisdorf**	**Freiberg**	**E 4**	**Weiterer Bedarf**
1166*	**SN**	**B 101**	**B173**	**OU Freiberg**		**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**
1167*	**SN**	**B 101**		**Neu-/ Ausbau südlich Siebenlehn**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1168	**SN**	**B 107**		**TOU Colditz**	**mit Neubau Muldebrücke**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1169	**SN**	**B 107**		**OU Trebsen**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1170	**SN**	**B 107**		**OU Grimma**	**(3. BA)**	**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
1171	**SN**	**B 115**		**OU Krauschwitz**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1172*	**SN**	**B 156**		**OU Malschwitz/Niedergurig**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1173*	SN	B 156		OU Bluno		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
1174	SN	B 169		OU Bad Schlema		E 4	Weiterer Bedarf
1175	SN	B 169		OU Greifendorf		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
1176*	SN	B 169		A 14, AS Döbeln-Nord	Salbitz	N 3	Vordringlicher Bedarf
1177	SN	B 169		Salbitz	B 6	N 3	Vordringlicher Bedarf
1178	SN	B 169		OU Lichtensee		N 2	Weiterer Bedarf
1179	SN	B 169		OU Göltzschtal		N 2	Laufend und fest disponiert
1180	SN	B 172		OU Pirna		N 2/4	Vordringlicher Bedarf
1181*	SN	B 173		Plauen	A 72, AS Plauen-Ost	E 4	Vordringlicher Bedarf
1182	SN	B 173		OU Oederan		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
1183	SN	B 173		OU Flöha	(2. BA)	N 2	Laufend und fest disponiert

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.		Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1184*		**SN**	**B 174**	**B 107**	**Reitzenhain**	**A 4, AS Chemnitz-Ost**	**N 2/3/4**	**Vordringlicher Bedarf**
		SN	B 174		OU Großolbersdorf/Hohndorf		N 3	
		SN	B 107		Südverbund Chemnitz	Ebersdorf	N 3/4	
		SN	B 107		Ebersdorf	A 4 AS Chemnitz Ost	N 3	
		SN	B 174		Reitzenhain		N 2	
1185*	-	**SN**	**B 175**		**OU Waldenburg**	**(2.BA)**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1186		**SN**	**B 175**		**OU Rochlitz**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1187*		**SN**	**B 175**		**Ausbau w Glauchau**		**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
1188*		**SN**	**B 178**		**Zittau**	**Niederoderwitz**	**N 3**	**Laufend und fest disponiert**
1189		**SN**	**B 178**		**Nostitz**	**A 4**	**N 3**	**Laufend und fest disponiert**
1190		**SN**	**B 180**		**OU Oberlungwitz**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1191	SN	B 180		Verlegung bei Thalheim		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
1192*	SN	B 181		Neu-/Ausbau w Leipzig		N 4+E 4	Vordringlicher Bedarf
1193*	SN	B 182		OU Strehla		N 2	Vordringlicher Bedarf
1194	SN	B 183		OU Bad Düben		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
1195	SN	B 186		Verlegung westl. Markranstädt		N 2	Vordringlicher Bedarf
1196	SN	B 282		OU Syrau		N 2	Weiterer Bedarf
SACHSEN-ANHALT							
1197	ST	A 014		AS Dahlenwarsleben	Wittenberge (Lgr. ST/BB)	N 4	Vordringlicher Bedarf
1198	ST	A 014		Wolmirstedt	Lüderitz	N 4	Laufend und fest disponiert
1199	ST	A 143		AS Halle/Neustadt	AD Halle-N	N 4	Laufend und fest disponiert
1200	ST	B 001		OU Burg		N 3	Vordringlicher Bedarf

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1201	**ST**	**B 001**		**OU Genthin**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1202	**ST**	**B 002**		**OU Giebelroth**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1203	**ST**	**B 002**		**OU Droßdorf**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1204	**ST**	**B 002**		**O-OU Wittenberg**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
1205	**ST**	**B 002**	**B 100**	**OU Eutzsch**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
1206	**ST**	**B 006**		**AS Großkugel (A 9)**	**Halle/Bruckdorf**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
	ST	B 006		OU Großkugel		N 2	
	ST	B 006		OU Gröbers		N 2	
	ST	B 006		OU Bruckdorf		N 2	
1207	**ST**	**B 006n**		**AS B 6n (A 9)**	**B 184**	**N 4**	**Vordringlicher Bedarf**
1208	**ST**	**B 006n**		**OU Bernburg**	**A 9**	**N 2/4**	**Laufend und fest disponiert**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1209	ST	B 007		OU Kretzschau	Döschwitz (B 180)	N 2	Weiterer Bedarf
1210*	ST	B 027		TOU Hüttenrode		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
1211	ST	B 071		OU Estedt		N 2	Vordringlicher Bedarf
1212	ST	B 071		OU Kakerbeck		N 3	Weiterer Bedarf
1213	ST	B 071		OU Mahlsdorf		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
1214	ST	B 071n		OU Letzlingen		N 2/3	Weiterer Bedarf
1215*	ST	B 071n		A 14	Haldensleben	N 3	Vordringlicher Bedarf
1216	ST	B 079		OU Athenstedt		N 2	Weiterer Bedarf
1217	ST	B 079		OU Halberstadt - Harsleben		N 2	Laufend und fest disponiert
1218	ST	B 080		OU Aseleben		N 2+N 4	Vordringlicher Bedarf
1219	ST	B 081		OU Blankenburg		N 2	Weiterer Bedarf

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1220	**ST**	**B 081**		**Halberstadt**	**AS Heimburg (B 6n)**	**E 4**	**Weiterer Bedarf**
1221	**ST**	**B 081**		**OU Halberstadt**		**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
1222	**ST**	**B 085**		**OU Kelbra-Berga**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1223	**ST**	**B 086**		**OU Mansfeld**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1224	**ST**	**B 087**	**B 180**	**OU Wethau**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1225	**ST**	**B 087**		**OU Weißenfels (Südtangente)**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1226	**ST**	**B 087**		**Naumburg**	**Lgr. ST/TH**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
	ST	B 087		OU Naumburg		N 2	
	ST	B 087		OU Bad Kösen		N 2	
	ST	B 087		OU Taugwitz/ OU Poppel	OU Gernstedt	N 2	
	ST	B 087		OU Eckartsberga		N 2	

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1227	ST	B 091		OU Naundorf		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
1228	ST	B 091		OU Deuben		N 2	Weiterer Bedarf
1229	ST	B 091		OU Theißen		N 2	Laufend und fest disponiert
1230	ST	B 107		OU Oranienbaum		N 2	Vordringlicher Bedarf
1231	ST	B 107		OU Jerichow		N 2	Vordringlicher Bedarf
1232	ST	B 107		OU Sandau		N 2	Weiterer Bedarf
1233	ST	B 180		OU Naumburg		N 2	Weiterer Bedarf
1234	ST	B 180		OU Farnstädt		N 2/3	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
1235	ST	B 180		OU Aschersleben/Süd	Quenstedt	N 2	Vordringlicher Bedarf
1236	ST	B 181		OU Zöschen-Wallendorf	Merseburg	N 3	Vordringlicher Bedarf
1237	ST	B 183		OU Bitterfeld		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1238	**ST**	**B 183**		**OU Gnetsch**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1239	**ST**	**B 183**		**OU Prosigk**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1240	**ST**	**B 184**		**OU Roßlau/Tornau**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1241	**ST**	**B 184**		**OU Zerbst**		**N 2/3**	**Weiterer Bedarf**
1242	**ST**	**B 184**		**OU Wahlitz/ OU Menz/OU Königsborn**	**und OU Heyrothsberge**	**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**
1243	**ST**	**B 185**		**OU Mosigkau**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1244	**ST**	**B 185**		**OU Köthen**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1245	**ST**	**B 185**		**OU Ballenstedt**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1246	**ST**	**B 187**		**OU Holzdorf**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1247	**ST**	**B 187**		**OU Jessen**	**Mühlanger**	**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
1248	**ST**	**B 187**		**AS Coswig**	**Wittenberg**	**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
	ST	B 187		OU Coswig - Griebo		N 2/3	
	ST	B 187		NOU Wittenberg		N 2/3	
1249	**ST**	**B 187a**		**OU Aken (mit Elbquerung)**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1250*	**ST**	**B 188**		**OU Kloster Neuendorf/ OU Jävenitz**	**und OU Hottendorf**	**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1251	**ST**	**B 188**		**OU Miesterhorst**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1252	**ST**	**B 188**		**OU Oebisfelde (2. BA)**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1253*	**ST**	**B 190n**		**LGr. ST/NI**	**A 14**	**N 3**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1254	**ST**	**B 244**		**OU Wernigerode**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1255	**ST**	**B 246**	**B 246a**	**OU Wanzleben**		**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**
1256	**ST**	**B 246a**		**OU Möckern**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1257	**ST**	**B 246a**		**OU Altenweddingen**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
SCHLESWIG-HOLSTEIN							
1258	**SH**	**A 007**		**LGr. SH/HH**	**AD Bordesholm**	**E 6**	**Laufend und fest disponiert**
1259	**SH**	**A 020**		**Glückstadt (B431)**	**Hohenfelde (A23)**	**N 4**	**Vordringlicher Bedarf**
1260	**SH**	**A 020**		**Drochtersen (Trog Süd)**	**Glückstadt (B 431)**	**N 4**	**Vordringlicher Bedarf**
1261	**SH**	**A 020**		**NW-Umfahrung Hamburg**		**N 4**	**Vordringlicher Bedarf**
	SH	A 020		Hohenfelde (A 23)	L 114	N 4	
	SH	A 020		L 114	AK A 20/ A 7	N 4	
1262	**SH**	**A 020**		**Weede**	**A 7**	**N 4**	**Laufend und fest disponiert**
1263	**SH**	**A 021**		**AK Bargteheide**	**AK Schwarzenbek (A 21/A 24)**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
1264	**SH**	**A 021**		**AK Schwarzenbek (A 24)**	**AD Geesthacht (A 25)**	**N 4**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1265	**SH**	**A 021**		**AD Geesthacht (A 25)**	**AS Rönne**	**N 4+E 4**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1266	SH	A 021		Kiel (mit Anschluss B 76)	Stolpe	E 4	Laufend und fest disponiert
1267	SH	A 023		AS Tornesch	AS Eidelstedt	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpass-beseitigung
1268	SH	A 023		AS Itzehoe-S	AS Itzehoe-N	E 4	Laufend und fest disponiert
1269	SH	A 025n	B 005	OU Geesthacht		N 2/4	Vordringlicher Bedarf
1270	SH	B 005		OU Lauenburg Nord		N 2	Vordringlicher Bedarf
1271	SH	B 005		OU Hattstedt	Bredstedt	N 2	Vordringlicher Bedarf
1272	SH	B 199		OU Handewitt		N 2/4	Vordringlicher Bedarf
1273	SH	B 202		Südspange Kiel		N 4	Vordringlicher Bedarf
1274	SH	B 202		OU Tating		N 2	Vordringlicher Bedarf
1275	SH	B 206		N-OU Itzehoe		N 2	Vordringlicher Bedarf
1276	SH	B 207		Puttgarden	Heiligenhafen-Ost	E 4	Laufend und fest disponiert

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1277	**SH**	**B 208**		**OU Ratzeburg**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1278	**SH**	**B 209**		**OU Schwarzenbek**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
	SH	B 209		OU Schwarzenbek	2. BA (B 404 bis K 17)	N 2	
	SH	B 209		OU Schwarzenbek	3. BA (K 17 bis B 209)	N 2	
1279	**SH**	**B 209**		**OU Lauenburg-O**	**(B 209 - B 5)**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1280	**SH**	**B 431**		**OU Glückstadt**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1281*	**SH**	**B 431**		**Verlegung in Wedel**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1282	**SH**	**B 502**		**Ostuferentlastungsstraße Kiel**		**N 4**	**Weiterer Bedarf**
THÜRINGEN							
1283	**TH**	**A 004**		**ö AS Wildeck - Obersuhl**	**w AS Wommen**	**E 6**	**Weiterer Bedarf**
1284*	**TH**	**A 004**	**A 009**	**Ausbau Hermsdorfer Kreuz**		**KN**	**Laufend und fest disponiert**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1285	**TH**	**A 004**		**Herleshausen**	**Gotha**	**E 6**	**Laufend und fest disponiert**
1286	**TH**	**A 009**		**AS Lederhose**	**Lgr. TH/BY**	**E 6**	**Laufend und fest disponiert**
1287	**TH**	**B 004**		**OU Ilfeld**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1288	**TH**	**B 004**		**OU Niedersachswerfen**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1289	**TH**	**B 004**		**OU Nordhausen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1290*	**TH**	**B 004**		**Sundhäuser Berge**		**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
1291	**TH**	**B 004**		**Andislebener Kreuz**	**Abzweig B 249**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
	TH	B 004		OU Gebesee		N 2	
	TH	B 004		OU Straußfurt		N 2	
	TH	B 004		OU Greußen		N 2	
1292	**TH**	**B 004n**		**OU Neuhaus a. R.**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1293	**TH**	**B 007**		**OU Großstöbnitz**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1294	**TH**	**B 007**	**B 180**	**Frohburg (A 72)**	**Zeitz (A 9)**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
	TH	B 007		Verlegung n Frohburg		N 2	
	TH	B 007		Altenburg	Lgr. TH/SN	N 2	
	TH	B 007	B 180	Altenburg	Rositz	N 2	
1295	**TH**	**B 007**		**OU Meuselwitz**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1296	**TH**	**B 007**		**OU Tüttleben**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1297	**TH**	**B 007**		**Gotha**	**Siebleben**	**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
1298	**TH**	**B 007**		**OU Weimar-Ost**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1299	**TH**	**B 007**		**Nohra**	**Weimar**	**N 4 + E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
1300	**TH**	**B 007**		**Mönchenholzhausen**	**Nohra**	**N 4 + E 4**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1301	TH	B 019		Fambach	Barchfeld	E 4	Weiterer Bedarf
1302*	TH	B 019		B87n	OU Meiningen	E 4	Weiterer Bedarf
1303	TH	B 019		OU Stockhausen		N 3	Weiterer Bedarf
1304	TH	B 019		Wilhelmsthal	Eisenach	N 2/3	Weiterer Bedarf
1305	TH	B 019		OU Etterwinden		N 3	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
1306*	TH	B 019	B 088	Wutha-Farnroda		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
1307*	TH	B 019		OU Meiningen		N 3/4	Vordringlicher Bedarf
1308	TH	B 019		OU Wasungen		N 2/3	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
1309	TH	B 062		OU Zella-Mehlis		N 2	Weiterer Bedarf
1310*	TH	B 062	B 019	B 62/B 19 OU Bad Salzungen (4. und 5. BA)	und B 19 OU Witzelroda	N 2	Laufend und fest disponiert
1311	TH	B 084		Behringen	Reichenbach	N 2/3	Vordringlicher Bedarf

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1312	**TH**	**B 084**		**OU Bad Langensalza-Ost**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1313	**TH**	**B 084**		**OU Marksuhl**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1314	**TH**	**B 085**		**OU Buttelstedt**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1315	**TH**	**B 085**		**OU Bad Berka**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1316	**TH**	**B 085**		**OU Teichel**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1317	**TH**	**B 085**		**OU Pflanzwirbach**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1318	**TH**	**B 085**		**Schwarza**	**Saalfeld**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
1319	**TH**	**B 086**		**OU Bad Frankenhausen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1320	**TH**	**B 086**		**OU Oldisleben**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1321*	**TH**	**B 087n**		**Meiningen**	**Lgr. TH/HE (bzw. B 278)**	**N 3**	**Weiterer Bedarf**
	TH	B 087n		Melkers	Walldorf	N 3	

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
	TH	B 087n		Herpf	Stepfershausen	N 3	
	TH	B 087n		OU Oberkatz		N 3	
	TH	B 087n		OU Kaltennordheim		N 3	
	TH	B 087n		OU Diedorf		N 3	
1322	**TH**	**B 088**		**Spange Nauendorf**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1323	**TH**	**B 088**		**OU Großeutersdorf**		**N 3**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1324	**TH**	**B 088**		**OU Camburg**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1325	**TH**	**B 088**		**OU Schwarza Süd**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1326	**TH**	**B 088**		**OU Gehren**	**Pennewitz**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1327	**TH**	**B 088**		**OU Uhlstädt**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1328	**TH**	**B 088**		**Ostanbindung Rudolstadt**	**Kirchhasel**	**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1329	**TH**	**B 088**		**OU Rothenstein**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
1330	**TH**	**B 088**		**OU Zeutsch**		**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
1331	**TH**	**B 089**		**Eisfeld**	**Hildburghausen**	**N 3**	**Weiterer Bedarf**
	TH	B 089		OU Harras		N 3	
	TH	B 089		OU Hildburghausen		N 3	
1332	**TH**	**B 090n**		**Traßdorf (A 71)**	**Nahwinden**	**N 2**	**Laufend und fest disponiert**
1333*	**TH**	**B 092**		**OU Wolfsgefährt**		**N 3**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1334*	**TH**	**B 094**		**OU Zeulenroda**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1335	**TH**	**B 094**		**OU Schleiz**		**N 3**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1336	**TH**	**B 175**		**OU Burkersdorf**		**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
1337	**TH**	**B 175**		**OU Frießnitz**		**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1338	**TH**	**B 175**		**OU Großebersdorf**		**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
1339*	**TH**	**B 176**		**OU Sömmerda-West**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1340	**TH**	**B 176**		**OU Gräfentonna**		**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
1341	**TH**	**B 176**		**OU Kölleda**		**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1342	**TH**	**B 180**		**Altenburg-West (B 180)**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1343	**TH**	**B 180**		**Altenburg**	**Gößnitz (B 93)**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1344	**TH**	**B 243**		**OU Holbach**		**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
1345	**TH**	**B 243**		**OU Günzerode**		**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
1346	**TH**	**B 243**		**OU Mackenrode**		**N 3**	**Laufend und fest disponiert**
1347	**TH**	**B 247**		**OU Kallmerode**		**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
1348	**TH**	**B 247**		**OU Mühlhausen**		**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1349*	**TH**	**B 247**		**OU Höngeda**		**N 4+E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
1350*	**TH**	**B 247**		**OU Großengottern**		**N 4+E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
1351	**TH**	**B 247**		**Ferna**	**Teistungen**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1352	**TH**	**B 247**		**Gotha**	**A 4**	**E 4**	**Weiterer Bedarf**
1353*	**TH**	**B 247**		**A 4**	**OU Schwabhausen**	**N 4+E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
1354	**TH**	**B 247**		**OU Schwabhausen**	**Spange Nauendorf**	**E 4**	**Weiterer Bedarf**
1355	**TH**	**B 249**		**OU Mühlhausen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1356	**TH**	**B 249**		**Grabe**	**Körner**	**N 2**	**Weiterer Bedarf**
1357	**TH**	**B 281**		**OU Pößneck**		**N 3**	**Weiterer Bedarf**
1358	**TH**	**B 281**		**Rockendorf**	**Krölpa**	**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
1359	**TH**	**B 281**		**OU Saalfeld**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit	
1360	**TH**	**B 281**		**Lichte**	**Reichmannsdorf**	**N 3**	**Weiterer Bedarf**	**“**

Berlin, den 30. November 2016

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Martin Burkert Vorsitzender	**Patrick Schnieder** Berichterstatter	**Gustav Herzog** Berichterstatter	**Sabine Leidig** Berichterstatterin	**Dr. Valerie Wilms** Berichterstatterin

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Bericht der Abgeordneten Patrick Schnieder, Gustav Herzog, Sabine Leidig und Dr. Valerie Wilms

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 18/9523** in seiner 190. Sitzung am 22. September 2016 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, den Ausschuss für Tourismus und an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen. Die Unterrichtung zu dem Gesetzentwurf auf **Drucksache 18/9853** (Stellungnahme des Bundesrates) wurde gemäß § 80 Absatz 3 der Geschäftsordnung am 21. Oktober 2016 an die gleichen Ausschüsse überwiesen (Drucksache 18/10102, Nr. 3). Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 18/9523 gutachtlich beteiligt.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen einen überarbeiteten Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Absatz 1 Satz 2 Fernstraßenausbaugesetz). Gemäß § 4 des Fernstraßenausbaugesetzes ist der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen jeweils nach Ablauf von fünf Jahren unter besonderer Beachtung der Belange der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus zu überprüfen. Dies ist im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 geschehen.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit** hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9523, 18/9853 in seiner 98. Sitzung am 30. November 2016 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)401neu. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)401neu hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Die Änderungsanträge der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 18(15)429, 430, 435 bis 445 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Die Änderungsanträge der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 18(15)405 bis 419, 423, 426, 431, 433, 434, 448 und 449 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. abgelehnt.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Gesetzentwurf in seiner 62. Sitzung am 30. November 2016 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)401neu.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 89. Sitzung am 30. November 2016 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(8)4107neu.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat zudem Gesetzentwurf folgende Stellungnahme übermittelt:

„Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (Drs. 18/559) am 13. September 2016 mit dem Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (BT-Drs. 18/9523) befasst.

Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffen:

„Der BVWP 2030 und die daraus resultierenden Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen, die Bundesschienenwege und die Bundeswasserstraßen stehen im Einklang mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung. Vorrang bei den Investitionen wird der Erhaltung und dem Ersatz vor dem Aus- und Neubau von Verkehrswegen gegeben. Die Beseitigung von Engpässen im bestehenden Netz steht gleichermaßen im Fokus. Die geplanten Autobahnausbauprojekte dienen diesem Ziel. Als VB-E gekennzeichnet sollen sie vorrangig geplant und realisiert werden. Neben der Verbesserung des Verkehrsflusses und der Stauminderung bewirken sie eine Entlastung der Umwelt durch Reduzierung der Schadstoffemissionen. Durch mit dem Ausbau verbundene Maßnahmen der Lärmvorsorge werden zudem an der Autobahn gelegene Siedlungsbereiche von Lärm (und Abgasen) entlastet und damit das Wohnumfeld vielerorts verbessert. Gleiches gilt auch für die im Bedarfsplan enthaltenen Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen, die dazu beitragen, die Mobilität zu sichern und die Lebensverhältnisse zu verbessern.“

Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfes ist gegeben. Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergibt sich hinsichtlich folgender Managementregel und folgender Indikatoren:

Managementregel 4 (Gefahren und unvertretbare Risiken für die menschliche Gesundheit vermeiden)

Indikator 4 (Flächeninanspruchnahme - Nachhaltige Flächennutzung)

Indikator 11 (Mobilität sichern und Umwelt schonen)

Indikator 13 (Luftbelastung - Gesunde Umwelt erhalten)

Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist nicht vollständig plausibel, da konkrete Bezüge insbesondere zur Managementregel 4 (Gefahren und unvertretbare Risiken für die menschliche Gesundheit vermeiden) und Indikatoren 4 (Flächeninanspruchnahme - Nach-haltige Flächennutzung), 11 (Mobilität sichern und Umwelt schonen) und 13 (Luftbelastung - Gesunde Umwelt erhalten) fehlen.

***Eine Prüfbitte ist jedoch nicht erforderlich**.“.*

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Bereits im Vorfeld der Beratung des Gesetzentwurfes auf Drucksache 18/9523 hat sich der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur intensiv mit der neuen Bundesverkehrswegeplanung befasst. Unter anderem hat er sich in seiner 44. Sitzung am 17. Juni 2015 mit der Bürgerbeteiligung bei der Vorbereitung der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) befasst und in seiner 48. Sitzung am 30. September 2015 hat er sich über die Umsetzung der Grundkonzeption der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) informiert. In seiner 62. Sitzung am 16. März 2016 hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, MdB, im Ausschuss den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 vorgestellt.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat in seiner 75. Sitzung am 28. September 2016 einstimmig einen Zeitplan für die Beratungen zur Bundesverkehrswegeplanung beschlossen (s. Ausschussdrucksache 18(15)358). In diesem Rahmen hat er zu dem Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9523, 18/9853 die Durchführung von drei Sondersitzungen am 24. und 25. Oktober 2016 sowie einer öffentlichen Anhörung am 9. November 2016 beschlossen. Zudem hat er in dieser Sitzung beschlossen, unter anderem zu den drei Sondersitzungen am 24. und 25. Oktober 2016 Wortprotokolle zu führen. Die Sondersitzungen hat er am 24. und 25. Oktober 2017 mit einer

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Genehmigung des Präsidenten des Deutschen Bundestages nach § 60 Absatz 3 der Geschäftsordnung durchgeführt.

In seiner **78. Sitzung am 24. Oktober 2016** hat er sich zum Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen mit Projekten in den Bundesländern Hamburg, Bremen, Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein, Sachsen-Anhalt, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern befasst. Dabei wurden vor allem folgende Projekte erörtert:

BREMEN:
487 A 001 AK Bremen Lgr. HB/NI
489 A 281 Weserquerung

HAMBURG
499 A 026 AK Hamburg-Süderelbe AD/AS Hamburg-Stillhorn
500 A 026 AK HH-Süderelbe (Moorburg) Rübke (Lgr. NI/HH)

MECKLENBURG-VORPOMMERN
645 B 096 Weisdin Warlin
656 B 189n Mirow AS Wittstock/Dosse (A 19)
665 B 321 BAB-Zubringer Schwerin

NIEDERSACHSEN
671 A 001 AK Bremen Lgr. HB/NI
685 A 020 AD A28/A20 (Westerstede) Hohenfelde (A 23) mit A 26
691 A 033 Osnabrück/N (A 1) Osnabrück/Belm
693 A 039 AS Lüneburg-N (B 216) – AS Weyhausen (B 188)
708 B 006n Lgr. HB/NI Bremen/Brinkum
739 B 074 OU Ritterhude
753 B 188 OU Vorsfelde
761 B 210 AS Riepe (A 31) n Aurich u.a.
767 B 212n Harmenhausen (L 875) Lgr. NI/HB
768 B 213 AS Meppen (A 31) AS Cloppenburg (A 1) u.a.
807 B 247 N-OU Duderstadt
808 B 247 S-OU Duderstadt
815 B 248 OU Brome

NORDRHEIN-WESTFALEN
835 A 001 AS Adenau (L10) AS Lommersdorf (L115z) (Anteil NW)
836 A 001 AS Lommersdorf (L 115z) AS Blankenheim (B 51)
875 A 040 AS Essen-Frohnhausen AD Essen-O
915 A 052 AK Breitscheid (A 3) AS Essen-Rüttenscheid (B 224)
917 A 052 AK Essen-N s AD Essen/Gladbeck
918 A 052 AK Essen/Gladbeck AD Essen/Gladbeck
937 A 061a AK Wanlo (A 46) AK Mönchengladbach (A 52)
938 A 445 AS Werl-N AS Hamm/Rhynern
947 B 001 Erwitte Paderborn (B 55 - A 33)
952 B 008 Dinslaken (A 59) Wesel (B 58)
953 B 008 OU Hennef/Uckerath
954 B 009 Westtangente Krefeld (B 57 - B 9)
956 B 051 OU Bergisch-Born (B 51)
973 B 056 Jülich AS Düren (A 4)
977 B 056 Bonn/Hardtberg Birlinghoven/Dambroich
991 B 062n OU Erndtebrück
992 B 063 OU Hamm

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

993	B 064	Münster	Rheda-Wiedenbrück (B 481-A 2)
994	B 064	Brakel	Holzminden
995	B 065	Stirpe-Ölingen (B 51)	Bad Nenndorf (A 2)
997	B 066	Bielefeld	
1003	B 083	Würgassen	Beverungen
1004	B 083	OU Stahle	
1010	B 225	OU Alt-Marl	
1016	B 238	Lemgo	Bad Eilsen (B 66 - A 2)
1045	B 508n	OU Kreuztal-Ferndorf	
1046	B 508n	OU Hilchenbach	

SACHSEN-ANHALT

1188	A 014	AS Dahlenwarsleben	Wittenberge (Lgr. ST/BB)
1190	A 143	AS Halle/Neustadt	AD Halle-N
1201	B 027	TOU Hüttenrode	
1203	B 071	OU Kakerbeck	
1210	B 081	OU Blankenburg	
1217	B 087	Naumburg	Lgr. ST/TH
1221	B 107	OU Oranienbaum	
1225	B 180	OU Farnstädt	
1226	B 180	OU Aschersleben/Süd	Quenstedt
1241	B 188	OU Kloster Neuendorf/ OU Jävenitz	und OU Hottendorf
1244	B 190n	LGr. ST/NI	A 14

SCHLESWIG-HOLSTEIN

1250	A 020	Glückstadt (B431)	Hohenfelde (A23)
1251	A 020	Drochtersen (Trog Süd)	Glückstadt (B 431)
1252	A 020	NW-Umfahrung Hamburg	
1254	A 021	AK Bargteheide	AK Schwarzenbek (A 21/A 24)
1258	A 023	AS Tornesch	AS Eidelstedt
1260	A 025n	B 005	OU Geesthacht

In seiner **79. Sitzung am 25. Oktober 2016** ging es um Projekte in den Bundesländern Bayern, Thüringen, Berlin, Brandenburg und Sachsen. Dabei wurden vor allem folgende Projekte erörtert:

BAYERN

150	A 003	AK Deggendorf	AS Hengersberg
151	A 003	AS Hengersberg (B 533)	AS Aicha vorm Wald
155	A 006	Lgr. BW/BY	AS Roth
160	A 007	AD Hittistetten	AS Illertissen
164	A 008	AD Inntal	AS Traunstein/Siegsdorf
165	A 008	AS Traunstein/Siegsdorf	Bgr. D/A
191	B 002	Fürstenfeldbruck	Mering
192	B 002	AS Friedberg	B 300
193	B 002	w Friedberg (s B 300)	
194	B 002	OU Kissing	
196	B 002	Augsburg - Donauwörth	Nürnberg
200	B 004	Flughafen Nürnberg	A 3
213	B 012	Kempten (A 7)	Marktoberdorf (B 472)
241	B 015	O-OU Landshut (A92 - B299)	
269	B 020	Grenzbrücke s Laufen	
276	B 021	OU Bad Reichenhall	
297	B 026n	AK Schweinfurt/Werneck (A 7)	Karlstadt
298	B 026n	Karlstadt	A 3

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

313 B 131n A 009 A 9 Gunzenhausen
317 B 173 OU Unterrodach
334 B 289 OU Münchberg
335 B 289 OU Weissdorf
343 B 299 OU Ursensollen
371 B 303 OU Schirnding
375 B 304 OU Eglharting/Kirchseeon
388 B 388 N-OU Passau
402 B 470 OU Forchheim
403 B 471 Buchenau Fürstenfeldbruck-Ost
404 B 471 Fürstenfeldbruck-Ost Esting
405 B 471 Esting Geiselbullach
406 B 471 Dachau A 92
407 B 471 B 13 Garching-Hochbrück
408 B 471 B 11 Ismaning

BERLIN
418 A 100 AD Neukölln Storkower Str.
419 A 115 AK Zehlendorf (Lgr BB/BE) AS Hüttenweg

BRANDENBURG
426 A 013 AK Schönefelder Kreuz AD Spreewald
434 B 087 B 101 OU Herzberg
439 B 087 OU Lübben
444 B 096 Kreuz Oranienburg (A 10) Lgr. BB/MV
447 B 097 OU Cottbus (3. BA)
457 B 112 Güldendorf A 12
460 B 158 OU Ahrensfelde
469 B 167 OU Finowfurt und OU Eberswalde
476 B 167 OU Liebenwalde

SACHSEN
1145 B 095 OU Wiesa/Schönfeld
1146 B 095 OU Thum/Ehrenfriedersdorf
1147 B 095 OU Burkhardtsdorf Chemnitz-Harthau
1150 B 098 Riesa A 13
1153 B 101 Scheibenberg Annaberg-Buchholz
1154 B 101 OU Wolkenstein
1159 B 101 Grossvoigtsberg AS Siebenlehn
1164 B 156 OU Malschwitz/Niedergurig (B 156 (Spree)) - Abzw. Briesing
1165 B 156 OU Bluno
1174 B 173 OU Oederan
1178 B 175 AS Glauchau Ost (B 93) w Glauchau (B 175)
1184 B 182 OU Strehla

THÜRINGEN
1281 B 004 Sundhäuser Berge
1285 B 007 B 180 Frohburg (A 72) Zeitz (A 9)
1286 B 007 OU Meuselwitz
1289 B 007 OU Weimar-Ost
1290 B 007 Nohra Weimar
1291 B 007 Mönchenholzhausen Nohra
1294 B 019 OU Stockhausen
1295 B 019 Wilhelmsthal Eisenach
1296 B 019 OU Etterwinden

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

1306	B 085	OU Buttelstedt	
1311	B 086	OU Bad Frankenhausen	
1312	B 086	OU Oldisleben	
1313	B 087n	Meiningen	Lgr. TH/HE (bzw. B 278)
1325	B 092	OU Wolfsgefährt	
1326	B 094	OU Zeulenroda	
1342	B 247	Ferna	Teistungen

In seiner **80. Sitzung am 25. Oktober 2016** hat er Projekte in den Bundesländern Baden-Württemberg, Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland beraten. Dabei wurden vor allem folgende Projekte erörtert:

BADEN-WÜRTTEMBERG

2	A 005	AS Hemsbach	AK Weinheim	
3	A 005	AK Weinheim	AK Heidelberg	
7	A 005	AS Offenburg	AS Freiburg-M	
11	A 006	A 081	AK Weinsberg	Lgr. BY/BW
16	A 008	AS Stuttgart-Degerloch	AS Wendlingen	
31	B 031	OU Falkensteig	(Hirschsprungtunnel)	
33	B 003	Lückenschluss bei Kuppenheim		
40	B 010	Dreieck Stuttgart-Neckarpark	Plochinger Dreieck	
42	B 010	Geislingen-M	Geislingen-O	
57	B 027	OU Hardheim		
75	B 029	NO-Ring Stuttgart	(B 27 - B14)	
79	B 029n	Röttingen	Nördlingen	
82	B 030	Biberach (Jordanbad)	Hochdorf	
84	B 031	Friedrichshafen/Waggershausen	Friedrichshafen (B 30 alt)	
86	B 031	Breisach	Freiburg	
102	B 035	OU Bruchsal-Ost		
103	B 036	Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe		
104	B 039	OU Willsbach	OU Ellhofen	
105	B 290	OU Königshofen		
106	B 292	OU Östringen		
107	B 292	OU Adelsheim		
108	B 293	Berghausen	Bretten	
109	B 293	Lgr. RP/BW	B 10 (2. Rheinbrücke)	
110	B 294	OU Bauschlott		
111	B 294	SW-OU Bretten		
112	B 294	OU Loßburg		
115	B 311	OU Obermarchtal		
116	B 311	OU Deppenhausen		
121	B 311n	B 313	Mengen	Engelswies
128	B 415	OU Lahr		
129	B 462	Freudenstadt (Tunnel)		
141	B 465	OU Ingerkingen		
142	B 465	OU Warthausen		
147	B 500	A 5	L 75	

HESSEN

506	A 003	AK Offenbach	AK Frankfurter Kreuz
508	A 003	AS Hanau	AK Offenbach
509	A 004	AD Kirchheim	AD A 4/A 44
513	A 005	AS Seeheim-Jugenheim	AK Darmstadt
533	A 045	AS Haiger/Burbach	AK Gambach
535	A 045	AS Haiger/Burbach	AS Wilnsdorf

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

536	A 049	AS Kassel-Waldau	AS Baunatal-S
545	A 067	AD Mönchhof	AS Lorsch
550	A 661	AK Bad Homburger Kreuz	AS Offenbach-Kaiserlei
566	B 027	OU Neu Eichenberg/Hebenshausen	
603	B 253	OU Frohnhausen/ Wissenbach	
637	B 489	Hungen AS Wölfersheim	
638	B 508n	Schameder	Frankenberg
639	B 519	OU Flörsheim-Weilbach	und OU Hofheim/Kriftel
640	B 521	Schöneck	Büdesheim
641	B 521	OU Altenstadt	

RHEINLAND-PFALZ

1052	A 001	AS Kelberg (B 410)	AS Adenau (L10)
1053	A 001	AS Adenau (L10)	AS Lommersdorf (L115z) (Anteil RP)
1073	B 010	Hinterweidenthal	Hauenstein
1074	B 010	Hauenstein	Wellbachtal (B 48)
1084	B 041n	OU Martinstein	
1093	B 51n	Westumfahrung Trier	
1101	B 255n	OU Rothenbach	und OU Langenhahn
1114	B 414n	OU Nister-Möhrendorf	

SAARLAND

1122	A 001	A 1	A 623
1123	A 008	AS Merzig/Wellingen	AS Merzig/ Schwemlingen
1124	A 623	A 623	A 620
1130	B 423	OU Schwarzenbach	und OU Schwarzenacker

Im Nachgang zu der 78. Sitzung am 24. Oktober 2016 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine Antwort auf übergreifende bzw. projektbezogene Fragen von Dr. Valerie Wilms, MdB, (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) und Stephan Kühn, MdB, (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) übermittelt, die in der Sitzung offen geblieben waren. Die Antworten wurden als Ausschussdrucksachen 18(15)383, 18(15)385 und 18(15)387 neu verteilt. Weiterhin hat das BMVI auf Fragen von Martin Burkert, MdB, (SPD-Fraktion) in der 79. Sitzung schriftlich geantwortet. Diese Antworten wurden als Ausschussdrucksache 18(15)420 verteilt. Schriftliche Antworten auf Fragen von Matthias Gastel, MdB, (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) in der 78. – 80. Sitzung wurden vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ebenfalls übermittelt; sie wurden als Ausschussdrucksache 18(15)450 verteilt.

Im Vorfeld der Anhörung am 9. November 2016 haben die Koalitionsfraktionen eine Liste der redaktionellen Änderungen, die zu einzelnen Projekten in der Prüfung waren, übermittelt. Diese wurde als Ausschussdrucksache 18(15)298 verteilt.

In seiner **87. Sitzung am 9. November 2016** hat der Ausschuss eine öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf durchgeführt. An der Anhörung nahmen teil Henryk Bolik, Ingenieurgruppe IVV; Stefan Gerwens, Pro Mobilität - Initiative für Verkehrsinfrastruktur; Wulf Hahn, RegioConsult Verkehrs- und Umweltmanagement und Tobias Schönefeld, SVU Dresden. Eingeladen wurden auch die drei kommunalen Spitzenverbände. Für den Deutschen Städtetag und die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände nahm Hilmar von Lojewski an der Anhörung teil. Den Sachverständigen waren – wie vom Ausschuss beschlossen – die Wortprotokolle der nicht öffentlichen Sitzungen am 24. und 25. Oktober 2016 vor der Anhörung übermittelt worden.

Gegenstand der öffentlichen Anhörung war unter anderem die Validierung der Methodik für die Bewertung von Straßenbauprojekten. Dabei ging es auch um die Fragen der verkehrlichen Wirkungen eines Projektes und des Nutzens, den es generiert, die Frage der differenzierten Berücksichtigung des neu induzierten Verkehrs und um die neue Komponente Zuverlässigkeit. Zudem ging es um die Qualitätssicherung bei der Bundesverkehrswegeplanung. Erörtert wurden auch die Fragen nach der Multimodalität, der Bewertung von Alternativen, insbesondere von verkehrsträgerübergreifenden Alternativen, sowie die Frage, an welcher Stelle des Prozesses Alternativen zu prüfen und bewerten sind (bereits im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung oder erst in der Planfeststellung

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

vor Ort). Zudem wurde angesprochen, wie sich die Entscheidungen zur Bundesverkehrswegeplanung auf die Verteilung bzw. auf eine Zunahme des Straßenverkehrs auswirken können und welche Auswirkungen sich auf Klima- und Umweltschutz ergeben können. Ein zentrales Thema der Anhörung betraf die Methodik zur Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) und die Rolle des NKV bei der Einstufung der Verkehrsprojekte im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung. Dabei ging es unter anderem auch um die Bewertung des Nutzens von Zeitgewinn und Verlässlichkeit im Rahmen des NKV, auch im Verhältnis zu anderen Faktoren, wie etwa Umweltnutzen, Reduzierung von Lärm oder von Luftschadstoffen oder Verkehrssicherheit. Auch die Aussagekraft des NKV, dessen Datenbasis sowie Sensitivitätsbetrachtungen im Rahmen der Verkehrsprognosen zu Projekten, die nur knapp ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von „eins“ erreichen, wurden angesprochen. Ein weiterer Gegenstand der Anhörung war die künftige Verkehrsentwicklung, vor allem im Straßengüterverkehr, die diesbezüglichen Prognosemethoden, das Stauaufkommen sowie dessen Auswirkungen, die Rolle der Engpassbeseitigung sowie die Rolle des Vergleichs prognostizierter und eingetretener Verkehrsentwicklungen in der Bundesverkehrswegeplanung. Auch die Berücksichtigung und der Anteil großräumig wirksamer Vorhaben in der Bundesverkehrswegeplanung wurde thematisiert, namentlich im Hinblick auf Ortsdurchfahrten. Weiterhin wurden die Gründe erörtert, aus denen es zum Teil erhebliche Diskrepanzen des NKV für Projekte im Bundesverkehrswegeplan 2003 und im Bundesverkehrswegeplan 2030 gibt. Angesprochen wurde zudem die Frage, in welchem Umfang die Zielsetzungen „Erhalt vor Neubau“ und Vorhaltung eines leistungsfähigen Netzes unter Beachtung der Mobilitätserfordernisse der Zukunft in der vorliegenden Bundesverkehrswegeplanung berücksichtigt sind. Weiterhin wurden die Auswirkungen der Freigabe von Standstreifen in Spitzenzeiten auf die Bewertung der Projekte in der Bundesverkehrswegeplanung und die Auswirkungen dieser Praxis auf einen Anspruch auf Einhaltung neuer Lärmschutzgrenzwerte beraten. Auch die Beschleunigung von Planungsprozessen und eine Vorverlagerung der Bürgerbeteiligung zum Zweck der Planungsbeschleunigung waren ein Thema der Anhörung. Die Frage eines verpflichtenden Dialogprozesses zur Einbindung von Kommunen und Bürgerinitiativen wurde ebenfalls aufgeworfen. Zudem wurde die Frage einer ausreichenden Berücksichtigung von Umweltzielen bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegplans angesprochen, insbesondere im Hinblick auf den Flächenverbrauch bei der Auswahl und Einstufung der einzelnen Projekte, sowie im Hinblick auf das Zusammentreffen von hoher Umweltbetroffenheit und hoher städtebaulicher Bedeutung bei einem Projekt. Kontrovers wurde die Frage diskutiert, ob es im laufenden Verfahren, nach der Öffentlichkeitsbeteiligung, noch eine Veränderung der Bewertungsgrundlage für die Raumwirksamkeit gegeben habe. Zur Bewertungs- und Beurteilungsmethodik wurde die Frage aufgeworfen, ob der Vergleich aller erwogenen Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2030 auf einer bundesweit einheitlichen und vergleichbaren Basis realistisch und wissenschaftlich zulässig ist. Ein anderes Thema war die Fragestellung, inwieweit mit großen Verkehrsprojekten ein regionaler Aufschwung verbunden ist. Über die Frage, ob es sinnvoll sein könnte, auf einen neuen Bundesverkehrswegeplan 2045 zu verzichten und neue Erkenntnisse rollierend einzuarbeiten bzw. die Überprüfung im Fünfjahresrhythmus stärker zu nutzen, wurde ebenso gesprochen, wie über die Möglichkeit, in einen neuen Bundesverkehrswegeplan Projekte mit geringer Verbindungsfunktionsstufe, namentlich Ortsumgehungen, herauszunehmen und diese mit entsprechender finanzieller Unterlegung an die Länder zu übertragen. Thematisiert wurde auch der Umgang mit Einwendungen im Rahmen der Öffentlichkeitbeteiligung beim Bundesverkehrswegeplan 2030. Es wurde zudem die Frage aufgeworfen, ob die städtebaulichen Potenziale in der Bundesverkehrswegeplanung ausreichend gehoben wurden, eine ausreichende Zahl städtisch relevanter Vorhaben gefördert worden ist und ob die Ebene der Kommunen mit ihrer Kenntnis der örtlichen Verhältnisse bei Investitionsentscheidungen im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung ausreichend berücksichtigt wurde.

Der **Deutsche Städtetag** hat zu der Anhörung folgende Stellungnahme eingereicht (Ausschussdrucksache 18(15)391 A)

„Bundesverkehrswegeplan 2030

(Beschluss des Präsidiums des Deutschen Städtetages vom 21. September 2016 – 410. Sitzung in Bremen)

1. Das Präsidium nimmt den am 03.08.2016 vom Bundeskabinett gebilligten Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zur Kenntnis und begrüßt grundsätzlich die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) verfolgte neue Grundkonzeption, die darauf aufbauenden Ziele und das Aufstellungsverfahren mit der begleitenden Öffentlichkeitsbeteiligung.

2. Das Präsidium hebt positiv hervor, dass durch Ortsumgehungen bebaute Bereiche entlastet werden und damit die Wohn- und Lebensqualität verbessert werden kann. Aus- und Neubauvorhaben können außerdem städtebau-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

liche Potenziale erschließen. Die „Engpassbeseitigung“ als neue Kategorie des vordringlichen Bedarfs wird unterstützt. Die Orientierung auf mehr Erhalt als Ausbau wird grundsätzlich als richtiges Signal gewertet. Dass sich der Bund im Rahmen seiner verfassungsrechtlichen Möglichkeiten stärker am Bau von Radschnellwegen beteiligen will, wertet das Präsidium als Erfolg.

3. Der BVWP bleibt nach Auffassung des Präsidiums jedoch hinter den Erwartungen zurück, da die städtebaulichen Potentiale nur ungenügend gehoben und eine zu geringe Zahl städtisch relevanter Vorhaben befördert werden. Das Bewertungsverfahren beschränkt sich auf die Bewertung von Einzelprojekten und knüpft nicht den Zusammenhang mit raumordnerischen und städtebaulichen Zielen und Bezügen. Wesentliche politische Bewertungen sind nicht eingeflossen. Das Präsidium kritisiert insbesondere, dass die Anbindung der Städte an die Infrastruktur des Bundes kein Ziel des BVWP ist. Der Plan verzichtet ferner auf Elektromobilitätsziele für die Entwicklung der Schiene, berücksichtigt Änderungen der Mobilität durch elektrischen Antrieb und autonomes und vernetztes Fahren nur ungenügend und leistet auch aus kommunaler Sicht keinen hinreichenden Beitrag für das Klimaschutzkonzept der Bundesregierung. Die für die Engpassbeseitigung auf der Schiene unverzichtbaren Bahnknoten wurden im BVWP nicht abschließend bewertet und mit einer Kostenschätzung hinterlegt.

4. Das Präsidium vollzieht einerseits die Priorisierung auf Investitionen in den Bestand durchaus nach, sieht aber andererseits Mehrbelastungen auf die Bestandsnetze der anderen Baulastträger zukommen und erinnert daher an die Verantwortung von Bund und Ländern für die verkehrswichtige Infrastruktur aller Baulastträger.

5. Das Präsidium weist darauf hin, dass die Grobkostenkalkulation von Infrastrukturprojekten nicht allein vom gesetzlichen Mindestmaß für Schutz- und Kompensationsmaßnahmen ausgehen sollte. Vielmehr sind auch unvorhergesehene Risiken und zusätzliche Kosten für Kompensationsmaßnahmen mit dem Ziel eines optimalen Schutzes vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu berücksichtigen. Dies ist ein wesentlicher Faktor, um Infrastrukturprojekten wieder zu weiter reichender gesellschaftlicher Akzeptanz zu verhelfen.

6. Das Präsidium appelliert an die Abgeordneten des Deutschen Bundestages, bei der anstehenden Umsetzung im Bundesfernstraßenausbau-, Bundesschienenwege- und Bundeswasserstraßenausbaugesetz die kommunalen Verkehrsbelange stärker zu berücksichtigen und die fehlenden Zielbestimmungen zu ergänzen.“

Der **Deutsche Landkreistag** hat folgende Stellungnahme übermittelt (Ausschussdrucksache 18(15)391 B)

„Stellungnahme des Deutschen Landkreistages zum Bundesverkehrswegeplan 2030

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist Grundlage für die Mobilität von Menschen und Gütern und eine zentrale Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum in den Regionen. Insoweit begrüßen wir als Deutscher Landkreistag, dass der BVWP 2030 gerade im Bereich der Straßeninfrastruktur auch zahlreiche Maßnahmen zur Engpassbeseitigung und Lückenschlüsse im kreisangehörigen Raum in den vordringlichen Bedarf aufgenommen hat und dass die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs (VB) und des vordinglichen Bedarfs zur Engpassbeseitigung (VB-E) ausfinanziert werden sollen.

Dass dem Erhalt bestehender Verkehrsinfrastruktur mit dem BVWP 2030 ein größeres Gewicht gegeben werden soll, halten wir im Grundsatz für richtig. Gleichzeitig sehen wir allerdings kritisch, dass die eingeplanten Mittel für den Neu- und Ausbau in erster Linie auf Räume mit besonders hohem Verkehrsaufkommen – und damit vor allem in wirtschaftlich dynamischen Regionen – konzentriert werden.

Es muss unverändert ein Hauptanliegen des Bundesverkehrswegeplans bleiben, vor allem auch Erreichbarkeits- und Anbindungsdefizite abzubauen und für eine gleichmäßige Erschließung der Fläche zu sorgen, um die wirtschaftlichen Potentiale aller Regionen aktivieren zu können. Der Aus- und Neubau darf sich insofern nicht nur auf die sich schon dynamisch entwickelnden Räume beschränken. Bedarf besteht auch für die Anbindung von Gewerbegebieten in der Fläche und z.B. für Umgehungsstraßen zur Entlastung der Wohnbevölkerung. Darüber hinaus sind auch für die Menschen in dünner besiedelten und peripher gelegenen Räumen gleichwertige Lebensverhältnisse zu sichern und sie nicht von vornherein von den wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten abzuschneiden.

Bei der Priorisierung von Infrastrukturmaßnahmen darf nicht außer Acht gelassen werden, dass die deutsche Wirtschaft insgesamt dezentral strukturiert ist und die Fläche einen entscheidenden Beitrag zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und Stabilität Deutschlands leistet.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Ein Großteil der mittelständischen Unternehmen und des verarbeitenden Gewerbes ist in der Fläche angesiedelt, darunter viele Weltmarktführer („hidden champions"). Für die damit einhergehende wirtschaftliche Stärke in der Fläche wird Deutschland im europäischen und internationalen Kontext beneidet: Drei Fünftel des deutschen Bruttosozialprodukts werden in der Fläche erwirtschaftet, davon die Hälfte im ländlichen Raum. Gleiches gilt für die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort. Blickt man nur auf das verarbeitende Gewerbe, so findet allein ein Drittel der dort sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im ländlichen Raum seinen Arbeitsplatz.

Die Fläche verfügt damit über erhebliche wirtschaftliche Entwicklungspotenziale namentlich im Bereich des Handwerks, der Industrie, der Energiewirtschaft sowie des Tourismus, die es durch eine gute verkehrliche Erschließung auch für die Zukunft zu sichern gilt. Insoweit sehen wir es weiterhin kritisch, dass die Investitionsmittel für das Bundesstraßennetz mit 75% überaus stark zugunsten der Bundesautobahnen und der Bundesstraßen der Verbindungsfunktionsstufen 0 und 1 priorisiert werden und nur noch 25% der Mittel im Sinne einer regionalen Erschließung für die übrigen Bundesfernstraßen zur Verfügung stehen sollen:

Neben der Anbindung an das Netz der Bundesautobahnen (BAB) kommt für die Erschließung ländlicher Räume dem Netz der Bundesstraßen in seiner Gesamtheit wesentliche Bedeutung zu, um Wohn- und Wirtschaftsstandorte für Handwerk, Industrie und Energiewirtschaft in der Fläche attraktiv zu halten und einer weiteren Abwanderung von qualifizierten Arbeitskräften im Zuge des demografischen Wandels entgegenwirken zu können.

Deshalb sind wir zudem auch weiterhin der Auffassung, dass sich die Engpassanalyse nicht nur auf das Netz der Bundesautobahnen beschränken, sondern alle Bundesstraßen einbeziehen muss, damit Engpässe aufgrund eines lückenhaften Bundesautobahnnetzes nicht weitgehend ausgeblendet bleiben.

Zur Methodik der Engpassanalyse im Bereich der Schieneninfrastruktur wird aus unserer Mitgliedschaft ferner kritisch angemerkt, dass bei der Eingruppierung von Streckenabschnitten in die Kategorien Überlastung, Vollauslastung, bestehende Kapazitätsreserven offensichtlich nur der status quo der tatsächlichen Auslastung berücksichtigt zu werden scheint und nicht auch weitergehende Nachfrage- und Mobilitätsbedürfnisse in die Engpassanalyse einfließen. Dabei entsteht beim Verkehrsträger Schiene – im Unterschied zur Straße – selten eine „stauähnliche" Überlastungssituation, weil bei fehlenden Streckenkapazitäten auf der betreffenden Strecke von vornherein weniger Zugverbindungen bestellt werden, obwohl an sich ein höherer Bedarf bestünde. Die Methodik erscheint daher noch nicht hinreichend, um Engpässe zutreffend zu identifizieren.

Insgesamt darf die stärkere Einbeziehung von Prognosen zur künftigen wirtschaftlichen und demografischen Entwicklung einzelner Teilräume im Rahmen der Vorhabenpriorisierung – angesichts der naturgemäß erheblichen Prognoseunsicherheiten – nicht dazu führen, dass die Auswirkungen des demografischen Wandels nicht nur nach-, sondern geradezu vorgezeichnet und weiter verschärft werden.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung
Dr. Kay Ruge
Beigeordneter des Deutschen Landkreistages".

Wegen des Ergebnisses der öffentlichen Anhörung im Übrigen wird auf das Wortprotokoll der 87. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie die schriftlichen Stellungnahmen der Sachverständigen (Ausschussdrucksachen 18(15)391 A - E) verwiesen.

In seiner **88. Sitzung am 23. November 2016** hat der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur über die Änderungsanträge der Fraktionen zu dem Gesetzentwurf abgestimmt. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben zu dieser Sitzung einen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 18(15)401) eingebracht, dessen wesentlicher Inhalt sich zu den einzelnen Projekten aus der Anlage 1 zu diesem Bericht ergibt.

Die **Fraktion DIE LINKE.** hat die folgenden Änderungsanträge eingebracht, deren Inhalte sich aus der Anlage 2 zu diesem Bericht ergeben:

Anlage 2

Ausschussdrucksache 18(15)429 Anlage 2, Nr. 1, Seite 1
Ausschussdrucksache 18(15)435 (Hamburg) Anlage 2, Nr. 1, Seite 3

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Ausschussdrucksache 18(15)436 (Bremen)	Anlage 2, Nr. 2, Seite 6
Ausschussdrucksache 18(15)437 (Brandenburg)	Anlage 2, Nr. 3, Seite 9
Ausschussdrucksache 18(15)438 (Sachsen)	Anlage 2, Nr. 4, Seite 11
Ausschussdrucksache 18(15)439 (Schleswig-Holstein)	Anlage 2, Nr. 5, Seite 14
Ausschussdrucksache 18(15)440 - Umdruck 1 - 2 (Berlin)	Anlage 2, Nr. 6, Seite 17
Ausschussdrucksache 18(15)441 - Umdruck 1 - 2 (Baden-Württemberg)	Anlage 2, Nr. 7, Seite 20
Ausschussdrucksache 18(15)442 - Umdruck 1 - 2 (Hessen)	Anlage 2, Nr. 8, Seite 24
Ausschussdrucksache 18(15)443 - Umdruck 1 - 3 (Niedersachsen)	Anlage 2, Nr. 9 , Seite 27
Ausschussdrucksache 18(15)444 - Umdruck 1 - 9 (Bayern)	Anlage 2, Nr. 10, Seite 42
Ausschussdrucksache 18(15)445 - Umdruck 1 - 6 (Nordrhein-Westfalen)	Anlage 2, Nr. 11, Seite 63

Zudem hat die **Fraktion DIE LINKE.** einen weiteren Antrag in Tabellenform eingebracht (Ausschussdrucksache 18(15)430), dessen Inhalt sich zu den einzelnen Projekten jeweils aus der Tabelle in Anlage 1 zu diesem Bericht ergibt.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** hat die folgenden Änderungsanträge eingebracht, deren Inhalte sich aus der Anlage 3 zu diesem Bericht ergeben:

Anlage 3

Ausschussdrucksache 18(15)405 Umdruck 1-15 (Baden-Württemberg)	Anlage 3, Nr. 1, Seite 1
Ausschussdrucksache 18(15)406 (Baden-Württemberg / Rheinland-Pfalz)	Anlage 3, Nr. 2, Seite 19
Ausschussdrucksache 18(15)407 Umdruck 1-17 (Bayern)	Anlage 3, Nr. 3, Seite 21
Ausschussdrucksache 18(15)408 Umdruck 1-10 (Thüringen)	Anlage 3, Nr. 4, Seite 40
Ausschussdrucksache 18(15)409 Umdruck 1-6 (Brandenburg)	Anlage 3, Nr. 5, Seite 50
Ausschussdrucksache 18(15)410 Umdruck 1-2 (Berlin)	Anlage 3, Nr. 6, Seite 58
Ausschussdrucksache 18(15)411 Umdruck 1-2 (Hessen)	Anlage 3, Nr. 7, Seite 61
Ausschussdrucksache 18(15)412 (Bremen)/ (Niedersachsen	Anlage 3, Nr. 8, Seite 63
Ausschussdrucksache 18(15)413 (Bremen)/ (Niedersachsen	Anlage 3, Nr. 9, Seite 64
Ausschussdrucksache 18(15)414 Umdruck 1-5 Mecklenburg-Vorpommern	Anlage 3, Nr. 10, Seite 65
Ausschussdrucksache 18(15)415 Umdruck 1-5 Rheinland-Pfalz	Anlage 3, Nr. 11, Seite 70
Ausschussdrucksache 18(15)416 (Niedersachsen, Thüringen)	Anlage 3, Nr. 12, Seite 74
Ausschussdrucksache 18(15)417 Umdruck 1-5 (Niedersachsen)	Anlage 3, Nr. 13, Seite 76
Ausschussdrucksache 18(15)418 (Niedersachsen) / Schleswig-Holstein	Anlage 3, Nr. 14, Seite 83
Ausschussdrucksache 18(15)419 (Schleswig-Holstein)	Anlage 3, Nr. 15, Seite 85
Ausschussdrucksache 18(15)423 Umdruck 1-2 (Saarland)	Anlage 3, Nr. 16, Seite 86
Ausschussdrucksache 18(15)426 Umdruck 1-9 (Sachsen-Anhalt)	Anlage 3, Nr. 17, Seite 88
Ausschussdrucksache 18(15)431 Umdruck 1-11 (Sachsen-Anhalt)	Anlage 3, Nr. 18, Seite 98
Ausschussdrucksache 18(15)433 Umdruck 1-27 (Nordrhein-Westfalen)	Anlage 3, Nr. 19, Seite 109
Ausschussdrucksache 18(15)434 (Nordrhein-Westfalen / Rheinland-Pfalz)	Anlage 3, Nr. 20, Seite 138
Ausschussdrucksache 18(15)448 (Nordrhein-Westfalen)	Anlage 3, Nr. 21, Seite 139
Ausschussdrucksache 18(15)449 (Rheinland-Pfalz)	Anlage 3, Nr. 22, Seite 140

Zum Ablauf der Sitzung hat der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur eine Eingangsrunde zu Beginn der Sitzung vereinbart, bei der jede Fraktion bis zu 10 Minuten reden konnte. Zudem wurde vereinbart, dass es während der anschließenden Abstimmungen möglich sein soll, jeweils Fragen zu einzelnen Änderungsanträgen zu stellen, bei denen aus Sicht einer Fraktion Unklarheiten bestehen und dass die Sitzung spätestens um Mitternacht enden soll.

Die **Fraktion der CDU/CSU** stellte fest, hier werde ein hervorragender Gesetzentwurf durch die von den Fraktionen der CDU/CSU und SPD beantragten Änderungen abgerundet.

Die **Fraktion der SPD** betonte, die Jahre andauernde Phase der Diskussion, des Dialogs und der konzeptionellen Überlegung werde nun durch die Abstimmungen abgeschlossen. Was man in der Grundkonzeption sehr früh vereinbart habe – Erhalt vor Neubau, Engpassbeseitigung, Lückenschlüsse und eine Verteilung der Investitionen auf die Verkehrsträger mit 50% auf Straße und 50% auf die übrigen Verkehrsträger – setze man nun um. Man habe auch das Prinzip einer klaren Priorisierung durchgehalten, um den finanziellen Rahmen nicht zu sprengen. Vor

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

dem Hintergrund des Auftrags zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse habe man auch Ortsumgehungen im ländlichen Raum angemessen berücksichtigt. Gerade im Bereich Straße seien die Koalitionsfraktionen sehr sorgfältig vorgegangen. Mutmaßungen der Opposition, man werde mit der Bundesverkehrswegeplanung Wahlkreisinteressen bedienen und unrealistische Wünsche erfüllen, habe man mit der vorgelegten Bundesverkehrswegeplanung eindeutig widerlegt. Ein Dutzend Projekte werde in den Vordinglichen Bedarf hochgestuft, 24 Projekte würden wegen ihres sinnvollen Zusammenhangs mit anderen Projekten in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht aufgestuft, aber es gebe auch Abstufungen von Projekten mit einem Gesamtvolumen von 600 Millionen Euro. Die Koalitionsfraktionen seien hier sehr verantwortungsvoll vorgegangen. Die Fraktion der SPD kritisierte, die zahlreichen Anträge der Oppositionsfraktionen, Projekte zu streichen, beruhten offenbar nicht auf einer ähnlich sorgfältigen Herangehensweise. Sie lehne diese Anträge ab, denn ihr Ziel sei es, die Zukunft notwendige Infrastruktur zu schaffen. Sie bemerkte, in Bezug auf das von der Fraktion DIE LINKE. vorgeschlagene Dialogverfahren habe diese einfach nur die Vorschläge des BUND übernommen.

Die **Fraktion DIE LINKE.** kritisierte, dass aufgrund der Änderungsanträge der Koalitionsfraktionen nach Presseberichten noch zusätzlich 1,4 Milliarden Euro für den Straßenausbau vorgesehen seien. Diese Mittel seien nach ihrer Auffassung an anderer Stelle notwendiger. Eine erwartete Zunahme des konventionell motorisierten Straßengüterverkehrs um 40% und des PKW-Verkehrs um 18% in den nächsten 15 Jahren sei mit den Klimazielen unvereinbar. Es sei unverantwortlich, für einen solchen nicht zukunftsfähigen Verkehr Infrastruktur weiter auszubauen, wie dies die Koalitionsfraktionen planten. Bei der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung hätten zahlreiche qualifizierte Einwände von Bürgerinnen und Bürgern zu dieser Planung überhaupt keinen sichtbaren Niederschlag gefunden, was auch unter dem Gesichtspunkt des demokratischen Willensbildungsprozesses relevant sei. Es gebe vor diesem Hintergrund daher jetzt eine Initiative, die fordere, dass zumindest die am meisten umstrittenen teuren Bauprojekte mit einem Dialogforum begleitet und echte verkehrsträgerübergreifende Alternativen geprüft werden sollten. Der Bundestag solle dann aufgrund des Dialogverfahrens entscheiden, welche Alternativen im Gesetz festgeschrieben werden sollten. Für eine ganze Reihe von Straßenverkehrsprojekten beantrage sie mit ihren Änderungsanträgen deren Streichung, weil sie umweltpolitisch nicht vertretbar seien, weil sie unnötig seien oder weil es günstigere Alternativen gebe. Die sich daraus ergebenden Einsparungen beliefen sich auf etwa 20 Milliarden Euro. Dieses Geld werde dringend gebraucht, um Bahnausbauprojekte in verschiedenen Regionen voranzutreiben.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** kritisierte, die Bundesverkehrswegplanung beinhalte wieder, genauso wie schon in der Vergangenheit, eine „Wahlkreisbeglückung“. Die Grundkonzeption des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für die Bundesverkehrswegeplanung aus der letzten Wahlperiode sei an sich nicht schlecht gewesen. Leider sei man aber bei der Umsetzung jetzt wieder zu dem alten Verfahren zurückgehkehrt, über die Wahlkreisabgeordneten Einfluss auf den Inhalt der Planung zu nehmen. Es sei auch zu bedauern, dass die Koalitionsfraktionen die am vorgelegten Bundesverkehrswegeplan vielfach geäußerte Kritik nicht berücksichtigt habe. Sie stellte fest, die strategische Umweltprüfung erfordere – worauf auch der BUND hingewiesen habe – eine Alternativenprüfung. Diese Voraussetzung habe die Koalition nicht erfüllt. Man habe, wie die Beratungen und die Anhörungen gezeigt hätten, bestenfalls alternative Streckenführungen geprüft, nicht aber Alternativen im Hinblick auf andere Verkehrsträger. Zudem reichten die eingeplanten Finanzmittel bei weitem nicht aus, um die vorgesehenen Maßnahmen in dem Planzeitraum zu finanzieren. Man habe es jetzt noch in der Hand, die Fehler zu korrigieren, zumindest die gröbsten Fehler. Deshalb habe sie so viele Änderungsanträge eingebracht, die sehr gut überlegt seien. Man habe sich dabei sehr intensiv mit der Methodik der Bundesverkehrswegeplanung und mit den einzelnen Projekten auseinandergesetzt. Leitbild der Anträge sei dabei das Ziel, Verkehrsverlagerungen zu bewirken und Klimaschutzziele zu erreichen.
Sie spreche sich für ein Moratorium in Bezug auf Neubauprojekte und für die gemeinsame Entwicklung der Bundesverkehrswegeplanung zu einem Bundesnetzplan aus.

Die **Abstimmung** über die Änderungsanträge erfolgte in der Reihenfolge der Projekte im Gesetzentwurf mit einer Abstimmungshilfe (das war die Anlage 1 ohne die Abstimmungsergebnisse und die Ergänzungen aufgrund der 90. Sitzung). Soweit zu einem Projekt ein Änderungsantrag vorlag, wurde über diesen Änderungsantrag bzw. über den entsprechenden Teil dieses Änderungsantrags abgestimmt. Lagen mehrere Änderungsanträge vor, wurde zunächst der Änderungsantrag der kleinsten Fraktion, die dazu einen Änderungsantrag eingebracht hatte, abgestimmt, dann jeweils über den Antrag der nächstgrößeren Fraktion.

Die Ergebnisse der gesonderten Abstimmungen zu den einzelnen Teilen des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)401, zu den einzelnen Teilen des Änderungsantrags der

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 18(15)430 und zu den einzelnen Änderungsanträgen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sind der Anlage 1 zu diesem Bericht zu entnehmen. Dort ist zu jedem Projekt, zu dem abgestimmt wurde, der entsprechende Änderungsantrag, das Abstimmungsverhalten der Fraktionen und das Abstimmungsergebnis in Bezug auf das Projekt vermerkt (dortige Abkürzungen: „Zust." = Zustimmung, „Ablehn." = Ablehnung, „Enth." = Enthaltung). Die dortigen (z. T. zusammenfassenden) Angaben zum Antragsinhalt dienen für den Koalitionsantrag und die in Anlagen 2 und 3 wiedergegebenen Anträge nur der Orientierung; maßgeblich ist insoweit der Inhalt des jeweiligen Antrags selbst. Lediglich für den Inhalt des Antrags der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 18(15)430 ist die Tabelle in Anlage 1 maßgeblich.

In seiner **90. Sitzung am 30. November 2016** hat der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur den Gesetzentwurf abschließend beraten. In dieser Sitzung hat der Ausschuss unter weiteren Tagesordnungspunkten auch die anderen Vorlagen zur Bundesverkehrswegeplanung beraten, nämlich den „Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes", Drucksachen 18/9524, 18/9953, den „Entwurf eines Gesetzes über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes", Drucksachen 18/9527, 18/9952, die Unterrichtung durch die Bundesregierung „Bundesverkehrswegeplan 2030", Drucksache 18/9350, den Antrag der Fraktion DIE LINKE. „Bundesverkehrswegeplan 2030 zurückziehen - Klimaschutz- und sozialökologische Nachhaltigkeitsziele umsetzen", Drucksache 18/8075, und den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Den Bundesverkehrswegeplan zum Bundesnetzplan weiterentwickeln", Drucksache 18/8083.

Zu der 90. Sitzung haben die Fraktionen der CDU/CSU und SPD eine Neufassung ihres Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 18(15)401 eingebracht (Ausschussdrucksache 18(15)401neu). Dessen Inhalt ergibt sich aus der Beschlussempfehlung und dem Besonderen Teil zu diesem Bericht, sowie für die Änderungen gegen und der Anlage 1 zu dem vorliegenden Bericht. Die Abweichungen zwischen der Fassung des Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 18(15)401 und der Fassung des Änderungsantrags Ausschussdrucksache 18(15)401neu in Bezug auf die einzelnen Projekte ergeben sich aus der Anlage 1 zu diesem Bericht. Hier sind zu den Projekten, auf die sich die Änderungen beziehen, für den Koalitionsantrag jeweils eine Tabellenzeile mit dem früheren und eine Tabellenzeile mit dem endgültigen Antragsinhalt abgedruckt. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben außerdem eine Darstellung der Änderungen übermittelt, die an die Ausschussmitglieder verteilt wurde. Darin werden folgende Änderungen gegenüber der ersten Antragsfassung erwähnt: Ergänzung einer Vorbemerkung; Ergänzung Abkürzungsverzeichnis; Klarstellung zur Dringlichkeitseinstufung von Teilprojekten; Hinweis, dass die Projekte zum 1. Januar 2016 noch nicht fertig gestellt waren; Erläuterung, dass durch die Bezeichnung der Projekte keine Festlegung auf eine Realisierungsvariante erfolgt und die Bestimmung der Linienführung gemäß den dafür geltenden Rechtsvorschriften erfolgt (Ziel: Vermeidung von Präjudizwirkungen, die über die Planrechtfertigung hinausgehen). Zudem wird mitgeteilt, dass Erläuterungen zu den Bauzielen vor die Vorhabenliste gezogen worden und inhaltlich präzisiert worden sind. Zu der Vorhabenliste wird auf Änderungen zu den Projekten Lfd. Nr. 57, 359, 407, 540, 1046, 1090, 1215 und 1281 (nach der Nummerierung im Gesetzentwurf Drucksachen 18/9523, 18/9853) hingewiesen.

Das Ergebnis der weiteren Abstimmungen zu den neuen Änderungen bei den entsprechenden einzelnen Projekten ist ebenfalls der Anlage 1 zu entnehmen.

Die **Fraktion der CDU/CSU** stellte fest, der Gesetzentwurf mit den vorgesehenen Änderungen biete eine gute und realistische Perspektive für die Fortentwicklung der Straßenverkehrsinfrastruktur in den nächsten 15 Jahren. Man habe die Grundkonzeption für die Bundesverkehrswegeplanung mit „Erhalt vor Neubau", Lückenschlüssen und mit großräumig bedeutsamen Projekten hier konsequent umgesetzt. Auch Ortsumgehungen habe man in angemessenem Umfang eingeplant. Den Vorwurf der Opposition, dass hier Wunschdenken zugrunde liege, weise sie entschieden zurück. Die vorgesehenen Projekte seien in den kommenden 15 Jahren auch tatsächlich umsetzbar. Insgesamt handele es sich um eine rundum gelungenes Gesetzesvorhaben.

Die **Fraktion der SPD** hob hervor, dass dem Gesetzentwurf realistische Prognosen zugrunde lägen. Bei der Bewertung der Projekte habe man strenge Maßstäbe angelegt. Die Umsetzung der Projekte im Planungszeitraum sei realistisch. Sie betonte, man lege mit dem Gesetzentwurf Ausbauziele fest, aber keine Trassierungen. Letztere seien Gegenstände der Planfeststellungen, bei denen weitere Bürgerbeteiligungen erfolgen würden. Mit den Änderungsanträgen habe man das Volumen beim Straßenbau nur geringfügig erhöht, so dass sich auch mit den Änderungsanträgen nichts daran ändere, dass Schiene und Wasserstraße im Verhältnis zu ihrer Verkehrsleistung weit überproportional berücksichtigt würden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die **Fraktion DIE LINKE.** kritisierte, dass mit den Änderungsanträgen der Koalitionsfraktionen Straßenprojekte mit einem Volumen von weiteren 866 Millionen Euro in höhere Kategorien gehoben würden, während im Bereich der Schiene nur ein Projekt angehoben werde. Es seien nun deutlich mehr als 50 Milliarden Euro für den Ausbau der Straße vorgesehen. Hier liege ein erhebliches Missverhältnis vor und man konterkariere damit die Zielsetzungen der Umweltorientierung und der Verkehrsverlagerung auf andere Verkehrsträger. Die Änderungsanträge der Koalitionsfraktionen führten hier zu einer weiteren Verschlimmerung.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** bemängelte, allein die Projekte im Vordringlichen Bedarf führten zu einem enormen Flächenverbrauch. Dies widerspreche den Zielen, zu denen sich die Bundesregierung in Bezug auf die Vermeidung weiteren Flächenverbrauchs auch international bekannt habe. Insgesamt löse der Gesetzentwurf keine Probleme, sondern schaffe nur neue Probleme. Mit ihren Änderungsanträgen habe sie versucht, die schlimmsten Auswirkungen des Gesetzentwurfs zu vermeiden. Sie stellte insgesamt fest, die Bundesverkehrswegeplanung in der herkömmlichen Form sei ein Auslaufmodell aus den sechziger Jahren, die keine Antworten für die Mobilität von morgen biete.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 18(15)401neu insgesamt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfiehlt der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur die Annahme des Gesetzentwurfs in der Fassung des Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 18(15)401neu.

Im Zusammenhang mit dem Gesetzentwurf wurde dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur vom Petitionsausschuss eine größere Zahl von Petitionen nach § 109 Absatz 1 Satz 2 der Geschäftsordnung zur Stellungnahme übermittelt. Der Ausschuss hat diese in die Beratungen zu dem Gesetzentwurf einbezogen und dazu Stellungnahmen an den Petitionsausschuss beschlossen.

B. Besonderer Teil

Begründung zu den Änderungen

Zu Nummer 1

Die Einfügung erfolgt zur Klarstellung, damit die Rechtsfolgen der Projekte des Vordringlichen Bedarfs auch für die laufenden und fest disponierten Projekte gelten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu Nummer 2

	Anlage zu dem Änderungsantrag der Fraktion(en) …….. zu dem zu dem Gesetzentwurf Drucksachen 18/9523, 18/9853									
Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetz-entw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bau-ziel	Dring-lichkeit Ent-wurf	Beantragte Änderung	Begründung
	Baden-Württemberg									
18	18	BW	A 008		Hohenstadt	AS Ulm-Nord	E 6	FD	redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.
19	19	BW	A 008		AS Ulm-Nord	Ulm-Ost	E 6	FD	redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.
26	26	BW	A 098		Rheinfelden - Tiengen	(2. Fahrbahn)	E 4	WB*	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.
33	33	BW	B 003		Lückenschluss bei Kuppenheim		N 2	WB*	VB	Lückenschluss
57	57	BW	B 027		OU Hardheim		N 2	WB	WB*	Hohe städtebauliche Bedeutung. Bezüglich des Bauziels erfolgt eine redaktionelle Änderung in Gestalt einer Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.
58	58	BW	B 027		OU Neckarburken		N 2	VB	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine redaktionelle Korrektur des Bauziels, da es sich um einen Neubau und keine Kombination aus Neubau- und Erhaltungsprojekt handelt.

Vorabfassung wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

	Anlage zu dem Änderungsantrag der Fraktion(en) …….. zu dem zu dem Gesetzentwurf Drucksachen 18/9523, 18/9853									
Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetz-entw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bau-ziel	Dring-lichkeit Ent-wurf	Beantragte Änderung	Begründung
85	85	BW	B 031		Überlingen-Ost	Immenstaad	N 4 + E 4	VB	redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen. Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.
112	112	BW	B 294		OU Loßburg		N 2	WB	WB*	Hohe Verkehrsbelastung innerhalb der Ortsdurchfahrt.
121	121	BW	B 311n	B 313	Mengen	Engelswies	N 2/3	WB*	VB	Hohe Verkehrsbelastung innerhalb der Ortsdurchfahrt.
143	143	BW	B 466		Heidenheim (Tunnel)		N 2	WB	WB*	Verbesserung der innerörtlichen Situation.
147	147	BW	B 500		A 5	L 75	E 4	VB	WB*	Frühes Planungsstadium.
	Bayern									
	155	BY	A 006		Lgr. BW/BY - AS Roth		E 6	WB*	Entfällt	Entfällt zugungsten der Teilprojekte.
155		BY	A 006		Lgr. BW/BY	AK Feuchtwangen	E 6		VB	Beitrag für eine einheitliche Streckencharakteristik eines zusammenhängenden Streckenabschnittes.

Vorabfassung wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

	Anlage zu dem Änderungsantrag der Fraktion(en) …….. zu dem zu dem Gesetzentwurf Drucksachen 18/9523, 18/9853									
Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetz-entw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	Beantragte Änderung	Begründung
156		BY	A 006		AK Feuchtwangen	AS Roth	E 6		WB*	-
214	213	BY	B 012		Kempten (A 7)	Marktoberdorf (B 472)	E 4	WB*	VB	Einheitliche Charakteristik des Streckenzugs.
258	257	BY	B 016		Günzburg (A 8)	Donauwörth einschl. Um- und Ausbau bei Blindheim	N 2 / 3	VB	redaktionelle Änderung	Es handelt sich um eine klarstellende Ergänzung.
270	269	BY	B 020		Grenzbrücke s Laufen		N 2	WB	WB*	Grenzüberschreitende Verbindung.
275	274	BY	B 020		Straubing (A 3)	Cham (B 85)	N 4+E 4	WB*	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.
304		BY	B 085		OU Pressig		N 2		WB	Aufnahme in den Bedarfsplan wegen nachgewiesener Wirtschaftlichkeit (NKV=1).
	313	BY	B 131n	A 009	A 9	Gunzenhausen	N 2	WB	Entfällt.	Entfällt zugunsten der Teilprojekte.
315	313	BY	B 131n	A 009	AS Thalmässing (A 9)		KN		WB	-
316	313	BY	B 131n		OU Alfershausen / Thalmässing		N 2		WB	-
317	313	BY	B 131n		OU Laibstadt / Aberzhausen		N 2		WB	-
318	313	BY	B 131n		Fiegenstall	Ellingen	N 2		WB	-
319	313	BY	B 131n		OU Stopfenheim		N 2		WB*	Hohe raumordnerische Bedeutung.
320	313	BY	B 131n		OU Theilenhofen		N 2		WB*	Hohe raumordnerische Bedeutung.
321	313	BY	B 131n		OU Dornhausen		N 2		WB*	Hohe raumordnerische Bedeutung.
322	313	BY	B 131n		OU Unterasbach		N 2		WB*	Hohe raumordnerische Bedeutung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

	Anlage zu dem Änderungsantrag der Fraktion(en) …….. zu dem zu dem Gesetzentwurf Drucksachen 18/9523, 18/9853									
Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetz-entw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bau-ziel	Dring-lichkeit Ent-wurf	Beantragte Änderung	Begründung
352	343	BY	B 299		OU Ursensollen		N 2	WB	WB*	Hohe städtebauliche Bedeutung.
359	350	BY	B 300		Memmingen	Krumbach	N 2	WB		Richtigstellung der Dringlichkeitseinstufung der Teilprojekte OU Boos / Niederrieden, OU Winterrieden, OU Kettershausen, OU Ebershausen, OU Krumbach.
384	375	BY	B 304		OU Eglharting / Kirchseeon		N 2	WB*	WB	Nur überregionale Netzfunktion in Verbindung mit noch frühem Planungsstadium.
407	398	BY	B 470		Rothenburg (A 7)	Höchstadt / B 505 Bamberg	N 2	WB	WB	Richtigstellung der Dringlichkeitseinstufung der Teilprojekte OU Steinach bei Rothenburg, OU Oberndorf / Ipsheim, OU Birkenfeld, OU Uehlfeld / Demantsfürth, OU Mailach.
	Brandenburg									
443	434	BB	B 087	B 101	OU Herzberg		N 2	WB	WB*	Erhöhung der Verkehrssicherheit.
456	447	BB	B 097		OU Cottbus (3. BA)		N 2	WB	WB*	Lückenschluss.
	467	BB	B 167		OU Bad Freienwalde (West)		N 2	WB	redaktionelle Änderung - Aufhebung	Die Aufhebung ist eine rein redaktionelle Änderung, da das aufgehobene Projekt vollständig mit dem Projekt in der laufenden Nummer 470 (Gesetzesentw. Drs. 18/9523) identisch ist.

Vorabfassung - wird durch die elektronische Fassung ersetzt.

	Anlage zu dem Änderungsantrag der Fraktion(en) …….. zu dem zu dem Gesetzentwurf Drucksachen 18/9523, 18/9853									
Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetz-entw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bau-ziel	Dring-lichkeit Ent-wurf	Beantragte Änderung	Begründung
	Hansestadt Bremen									
500	492	HB	B 212n		Lgr. NI/HB	A 281	N 2	WB*	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt.
	Hansestadt Hamburg									
508	500	HH	A 026	A 007	AK Hamburg Süderelbe (Moorburg)	Rüpke (Lgr. NI/HH) einschließlich A 7 südlich Hochstraße Elbmarsch - AS Hamburg-Heimfeld	N 4 + E 8	FD	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt. Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.
	Hessen									
512	504	HE	A 003		AS Frankfurt-Flughafen	AD Mönchhof	E 8	VB-E	redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.
513	505	HE	A 003		AK Frankfurter Kreuz	AS Frankfurt-Flughafen	E 8	WB*	redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.
514	506	HE	A 003		AK Offenbach	AK Frankfurter Kreuz	E 10	VB-E	WB*	Realisierung erst nach Ausbau der A3 zwischen AS Hanau und AK Offenbach.
516	508	HE	A 003		AS Hanau	AK Offenbach	E 8	WB*	VB-E	Einheitliche Streckencharakteristik südlich Frankfurt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

	Anlage zu dem Änderungsantrag der Fraktion(en) …….. zu dem zu dem Gesetzentwurf Drucksachen 18/9523, 18/9853									
Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetz-entw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bau-ziel	Dring-lichkeit Ent-wurf	Beantragte Änderung	Begründung
519	511	HE	A 005		AK Westkreuz Frankfurt	AK Frankfurter Kreuz	E 10	VB-E	redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.
521	513	HE	A 005		AS Seeheim-Jugenheim	AK Darmstadt	E 6	WB*	VB-E	Hohe Verkehrsbelastung.
528	520	HE	A 005		AK Nordwestkreuz Frankfurt	AK Bad Homburg	E 8	VB-E	redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.
530	522	HE	A 005		AK Westkreuz Frankfurt	AK Nordwestkreuz Frankfurt	E 10	VB-E	redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.
532	524	HE	A 007		AS Kassel-N	AD Kassel-S	E 8 / E 10	WB	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.

Vorabfassung wird durch die finale Fassung ersetzt.

	Anlage zu dem Änderungsantrag der Fraktion(en) …….. zu dem zu dem Gesetzentwurf Drucksachen 18/9523, 18/9853									
Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetz-entw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bau-ziel	Dring-lichkeit Ent-wurf	Beantragte Änderung	Begründung
540	532	HE	A 044	A 007	AD Kassel-S (A7)	AD Wommen (A 4)	N 4 + E 8	FD	redaktionelle Änderung	Das Projekt wurde um einen in Bau befindlichen Abschnitt auf der A 7 ergänzt; dabei handelt es sich um ein fest disponiertes Projekt, welches auf Grund eines redaktionellen Versehens in der Bedarfsplanliste bisher nicht aufgeführt war. Zudem ist der Knotenpunkt beim Autobahndreieck einheitlich gemäß den Vorgaben der RWBA 2000 zu bezeichnen. Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.
544	536	HE	A 49		AS Kassel-Waldau	AS Baunatal-S	E 6	WB	WB*	Hohe Verkehrsbelastung.
548	540	HE	A 066		AK Schiersteiner Kreuz	AK Wiesbadener Kreuz	E 6/8	VB-E	redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.
554	546	HE	A 643		AK Schiersteiner Kreuz	Rheinbrücke Schierstein - AD Mainz	N 6 + E 6	FD	redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.
627	619	HE	B 275		OU Florstadt/Nieder-Florstadt		N 2		redaktionelle Änderung	Projektbezeichnung wird gemäß Länderanmeldung redaktionell klargestellt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

	Anlage zu dem Änderungsantrag der Fraktion(en) …….. zu dem zu dem Gesetzentwurf Drucksachen 18/9523, 18/9853									
Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetz-entw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bau-ziel	Dring-lichkeit Ent-wurf	Beantragte Änderung	Begründung
627	619	HE	B 275		OU Florstadt/OU Florstadt/Nieder-Mock-stadt	und Ober-Florstadt	N 2		redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt.
639	631	HE	B 456		OU Wehrheim	Oberursel	E 4	VB	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt.
	Niedersachsen									
693	685	NI	A 020		ADAD A 28/A 20 (Westerstede)	AK Hohenfelde (A 23/ A 26)	N 4	VB	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine redaktionelle Klarstellung gemäß Länderanmeldung.
702	694	NI	B 001		Barntrup w Elze (B 3)		N 2	WB*	redaktionelle Änderung	Ergänzung um das unter lfd. Nr. 695 (Gesetzentw. Drs. 18/9523) aufgeführte Teilprojekts mit der Straßennummer B 001 und der Bezeichnung s Marienau - sw Mehle. Hierbei handelt es sich um eine Richtigstellung der Zuordnung des Teilprojekts.
703	695	NI	B 001		S-OU Hameln		N 2	VB	redaktionelle Änderung	Streichen des zugeordneten TP mit der Str.Nr. B 001 und der Bezeichnung s Marienau - sw Mehle (s. lfd. Nr. 694) Bei der Aufhebung des Teilprojekts handelt es sich um eine Folgeänderung, die sich aus der Änderung zur vorherigen lfd. Nummer 694 (Gesetzentw. Drs. 18/9523) ergibt.
713	705	NI	B 004		n Rötgesbüttel - s Meine		N 4		redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine redaktionelle Richtigstellung, da das Projekt versehentlich falsch bezeichnet war. „s“ steht für „südlich“ und ist als feste Projektbezeichnung vom Land verwendet.
753	745	NI	B 083		Würgassen	Beverungen	N2	WB	WB*	Fortsetzung des fortgeschrittenen Planungsprozesses (Vorentwurf in Bearbeitung)
757	749	NI	B 083		OU Stahle		N2	WB	WB*	Verbesserung der innerörtlichen Situation

Vorabfassung wird durch elektronische Fassung ersetzt.

	Anlage zu dem Änderungsantrag der Fraktion(en) …….. zu dem zu dem Gesetzentwurf Drucksachen 18/9523, 18/9853									
Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetz-entw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bau-ziel	Dring-lichkeit Ent-wurf	Beantragte Änderung	Begründung
758	750	NI	B 188		Schillerslage (B 3)	AS Weyhausen (A 39)	N 2	WB	redaktionelle Änderung	Ergänzung um die unter Nr. 751 (Gesetzentw. Drs. 18/9523) aufgeführten Teilprojekte mit der Straßennummer B 188 und den Bezeichnungen OU Dannenbüttel, OU Osloß, OU Weyhausen. Hierbei handelt es sich um eine Richtigstellung der Zuordnung der Teilprojekte.
759	751	NI	B 188		OU Ahnsen		N 2	WB*	redaktionelle Änderung	Streichen der zugeordneten Teilprojekte mit der Straßennummer B 188 und den Bezeichnungen OU Dannenbüttel, OU Osloß, OU Weyhausen. Hierbei handelt es sich um eine Folgeänderung, die sich aus der Änderung der laufenden Nummer 750 (Gesetzentw. Drs. 18/9523) ergibt .
762	754	NI	B 190n		A 39	Lgr. NI/ST	N 3	WB	WB*	Hohe raumordnerische Bedeutung.
	Nordrhein-Westfalen									
878	870	NW	A 033	B 061	AS Bielefeld-Zentrum	AS Borgholzhausen (inkl. Zubringer Ummeln)	N 4/N 3	FD	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt. Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung. Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.
884	876	NW	A 040		AD Bochum-West (A 448)	AK Bochum (A 43)	E 6	VB-E	redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.

Vorabfassung wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

	Anlage zu dem Änderungsantrag der Fraktion(en) …….. zu dem zu dem Gesetzentwurf Drucksachen 18/9523, 18/9853									
Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetz-entw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bau-ziel	Dring-lichkeit Ent-wurf	Beantragte Änderung	Begründung
905	897	NW	A 045		AS Lüdenscheid-Süd	AS Lüdenscheid	E 6	VB	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt.
906	898	NW	A 045		AS Lüdenscheid	AS Lüdenscheid-Nord	E 6	VB	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt.
925	917	NW	A 052		AK Essen-N	s AK Essen/Gladbeck	E 4	VB-E	redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.
926	918	NW	A 052		s AK Essen/Gladbeck	AK Essen/Gladbeck	E 4	VB-E	redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.
927	919	NW	A 052		AK Essen/Gladbeck (A 2)	AS Gelsenkirchen-Buer	E 4	VB-E	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung. Die Einstufung der Dringlichkeit als „VB-E“ erfolgt zum Zweck der Kennzeichnung eines stauanfälligen Streckenabschnitts im Zusammenhang mit dem AK Essen/Gladbeck (A 52/A 2).
945	937	NW	A 061a		AK Wanlo (A 46)	AK Mönchengladbach (A 52)	E 6	WB*	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.

Vorabfassung - wird durch die korrigierte Fassung ersetzt.

	Anlage zu dem Änderungsantrag der Fraktion(en) …….. zu dem zu dem Gesetzentwurf Drucksachen 18/9523, 18/9853									
Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetz-entw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bau-ziel	Dring-lichkeit Ent-wurf	Beantragte Änderung	Begründung
960	952	NW	B 008		Dinslaken (A 59)	Friedrichsfeld (K 12)	N2	VB	WB*	
962	954	NW	B 009		Westtangente - Krefeld	(B 57 - B 9)	N 2	VB	WB*	Frühes Planungsstadium.
999	991	NW	B 062n		OU Erndtebrück		N 2/3	WB*	VB	Hohe raumordnerische Bedeutung.
1011	1003	NW	B 083		Würgassen	Beverungen	N 2	WB	WB*	Fortsetzung des fortgeschrittenen Planungsprozesses (Vorentwurf in Bearbeitung).
1012	1004	NW	B 083		OU Stahle		N 2	WB	WB*	Verbesserung der innerörtlichen Situation.
	1019	NW	B 239		S-OU Lage (B 66-B 239 S)		N 3	VB	redaktionelle Änderung	Das Projekt wird aufgehoben, da es sich vollständig mit dem Projekt in der laufenden Nummer 1017 (Gesetzesentw. Drs. 18/9523) überschneidet.
1046*	1039	NW	B 482		Porta Westfalica	(L 780 - L 764)	N 3	WB	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.
1052	1045	NW	B 508n		OU Kreuztal-Ferndorf		N 2/3	WB*	VB	Hohe raumordnerische Bedeutung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

	Anlage zu dem Änderungsantrag der Fraktion(en) …….. zu dem zu dem Gesetzentwurf Drucksachen 18/9523, 18/9853									
Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetz-entw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bau-ziel	Dring-lichkeit Ent-wurf	Beantragte Änderung	Begründung
1053	1046	NW	B 508n		OU Hilchenbach		N 2/3	WB*	VB	Hohe raumordnerische Bedeutung.
	Rheinland-Pfalz									
1077	1070	RP	A 643		AK Schiersteiner Kreuz	Rheinbrücke Schierstein - AD Mainz	N 6 + E 6	FD	redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.
1090	1083	RP	B 041n		OU Niederbrombach - Oberbrombach	und Rötsweiler	N 2	WB*	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.
1091	1084	RP	B 041n		OU Martinstein		N 2	WB*	VB	Hohe Verkehrsbelastung.
1108	1101	RP	B 255n		OU Rothenbach	und OU Langenhahn	N 3	WB	WB*	Stärkung einer übergeordneten Verbindung.
1121	1114	RP	B 414n		OU Nister-Möhrendorf		N 3	WB	WB*	Stärkung einer übergeordneten Verbindung.
	Sachsen									

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

	Anlage zu dem Änderungsantrag der Fraktion(en) …….. zu dem zu dem Gesetzentwurf Drucksachen 18/9523, 18/9853									
Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetz-entw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bau-ziel	Dring-lichkeit Ent-wurf	Beantragte Änderung	Begründung
1139	1132	SN	A 072		AS Zwickau-Ost	AS Stollberg-West	E 6		redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.
1139	1132	SN	A 072		AS Stollberg-West	AS Chemnitz-Süd	E 6		redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.
1148	1141	SN	B 087n		Leipzig (A 14)	Löhsten (Lgr. SN/BB)	N 2/3/4	WB*	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.
1149	1142	SN	B 092		A 72, AS Plauen-Süd	Plauen	E 4	WB*	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung war entsprechend der Projektplanung redaktionell zu korrigieren und den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) entsprechend zu bezeichnen.
1154	1147	SN	B 095		OU Burkhardtsdorf		N 2	WB*	redaktionelle Änderung	Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung. In der Projektbezeichnung OU Burghardtsdorf ist die gestrichene Bezeichnung „Chemnitz-Harthau“ vollständig mit umfasst.
	1153	SN	B 101		Scheibenberg - Annaberg-Buchholz		N 2	WB	Entfällt	Entfällt zugunsten der Teilprojekte.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

	Anlage zu dem Änderungsantrag der Fraktion(en) …….. zu dem zu dem Gesetzentwurf Drucksachen 18/9523, 18/9853									
Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetz-entw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bau-ziel	Dring-lichkeit Ent-wurf	Beantragte Änderung	Begründung
1161	1153	SN	B 101		OU Schlettau	und OU Annaberg-Buchholz	N 2		WB*	Verbesserung einer grenznahen Verbindung.
1166	1158	SN	B 101	B 173	OU Freiberg		N 2 / 3	VB	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt.
1167	1159	SN	B 101		Neu-/ Ausbau südlich Siebenlehn		N 2	VB	redaktionelle Änderung	Projekt wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt.
1172	1164	SN	B 156		OU Malschwitz/Niedergurig		N 2	VB	redaktionelle Änderung	Bei der Streichung der Wörter und Zahlen "B - 156 (Spree) - Abzw. Briesing" handelt es sich um eine redaktionelle Anpassung, da der gestrichene Abschnitt in dem Projekt OU Malschwitz/Niedergurig vollständig enthalten ist.
1173	1165	SN	B 156		OU Bluno		N 2	WB	WB*	Verbesserung der innerörtlichen Situation.
1176	1168	SN	B 169		A 14, AS Döbeln-Nord	Salbitz	N 3	VB	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

	Anlage zu dem Änderungsantrag der Fraktion(en) …….. zu dem zu dem Gesetzentwurf Drucksachen 18/9523, 18/9853									
Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetz-entw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	Beantragte Änderung	Begründung
1181	1173	SN	B 173		Plauen	A 72, AS Plauen-Ost	E 4	VB	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt.
1184	1176	SN	B 174	B 107	Reitzenhain	A 4, AS Chemnitz-Ost	N 2/3/4	VB	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt. Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.
1185		SN	B 175		OU Waldenburg	(2. BA)	N 2		WB	Aufnahme in den Bedarfsplan wegen nachgewiesener Wirtschaftlichkeit (NKV=1).
1187	1178	SN	B 175		Ausbau w Glauchau		E 4	VB	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt.
1188	1179	SN	B 178		Zittau	Niederoderwitz	N 3	FD	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektplanung. Es erfolgt eine nachrichtliche Änderung der Projektbezeichnung entsprechend des Streckenverlaufes von Süd nach Nord
1192	1183	SN	B 181		Neu-/Ausbau w Leipzig		N 4 + E 4	VB	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

	Anlage zu dem Änderungsantrag der Fraktion(en) …….. zu dem zu dem Gesetzentwurf Drucksachen 18/9523, 18/9853									
Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetz-entw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bau-ziel	Dring-lichkeit Ent-wurf	Beantragte Änderung	Begründung
1193	1184	SN	B 182		OU Strehla		N 2	WB*	VB	Verbesserung der innerörtlichen Situation.
	Sachsen-Anhalt									
1210	1201	ST	B 027		TOU Hüttenrode		N 2	WB	WB*	Schaffung einer sichereren Streckenführung.
1215	1206	ST	B 071n		A 14	Haldensleben	N3	VB	redaktionelle Änderung	Das Bauziel wurde angepasst und konkretisiert.
1250	1241	ST	B 188		OU Kloster Neuendorf/ OU Jävenitz	und OU Hottendorf	N 2	WB	WB*	Weit fortgeschrittener Planungsstand (genehmigter Vorentwurf).
1253	1244	ST	B 190n		LGr. ST/NI	A 14	N 3	WB	WB*	Hohe raumordnerische Bedeutung.
1281*	1272	SH	B 431		Verlegung in Wedel		N 2	VB	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

	Anlage zu dem Änderungsantrag der Fraktion(en) …….. zu dem zu dem Gesetzentwurf Drucksachen 18/9523, 18/9853									
Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetz-entw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bau-ziel	Dring-lichkeit Ent-wurf	Beantragte Änderung	Begründung
	Thüringen									
1284	1275	TH	A 004	A 009	Ausbau Herrnsdorfer Kreuz		KN	FD	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.
1290	1281	TH	B 004		Sundhäuser Berge		E 4	WB*	VB	Hohe raumordnerische Bedeutung.
1302	1293	TH	B 019		B 87 n	OU Meiningen	E 4	WB	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt.
1305	1296	TH	B 019		OU Etterwinden		N 3	WB	WB*	Hohe städtebauliche Bedeutung.
1306	1297	TH	B 019	B 088	Wutha-Farnroda		N 2	WB	WB*	Hohe städtebauliche Bedeutung.
1307	1298	TH	B 019		OU Meiningen		N 3/4	VB	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

	Anlage zu dem Änderungsantrag der Fraktion(en) …….. zu dem zu dem Gesetzentwurf Drucksachen 18/9523, 18/9853									
Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetz-entw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	Beantragte Änderung	Begründung
1310	1301	TH	B 062	B 019	B 62/B 19 OU Bad Salzungen (4. und 5. BA)	und B 19 OU Witzelroda	N 2	FD	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt
1321	1313	TH	B 087n		Meiningen	Lgr. TH/HE (bzw. B 278)	N 3	WB	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.
1333	1325	TH	B 092		OU Wolfsgefährt		N 3	WB	WB*	Schaffung einer sichereren Streckenführung.
1334	1326	TH			OU Zeulenroda		N 2	WB*	WB	Nur überregionale Netzfunktion.
1339	1305	TH	B 176		OU Sömmerda-West		N 2		redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt
1349	1340	TH	B 247		OU Höngeda		N 4 + E 4	VB	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

	Anlage zu dem Änderungsantrag der Fraktion(en) …….. zu dem zu dem Gesetzentwurf Drucksachen 18/9523, 18/9853									
Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetz-entw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bau-ziel	Dring-lichkeit Ent-wurf	Beantragte Änderung	Begründung
1350	1341	TH	B 247		OU Großengottern		N 4 + E 4	VB	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.
1353	1344	TH	B 247		A 4	OU Schwabhausen	N 4 + E 4	VB	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.

(folgt nach Maßgabe des zu erwartenden Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 18(15)401neu

Berlin, den 30. November 2016

Patrick Schnieder
Berichterstatter

Gustav Herzog
Berichterstatter

Dr. Valerie Wilms
Berichterstatterin

Sabine Leidig
Berichterstatterin

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Anlage 1 zu dem Bericht des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur zu dem Entwurf eines "Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes" Drucksachen 18/9523, 18/9853

Abkürzungen für Spalten "Dringlichkeit Entwurf" / "beantragte Änderung":
FD= Laufend und fest disponiert
VB-E= Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
VB= Vordringlicher Bedarf
WB*= Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
WB= Weiterer Bedarf

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetzentw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschussdrucksachennummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
	Baden-Württemberg															
1		div.	div.	div.	div.	div.	div.	div.	DIE LINKE. Adrs. 18(15)429	1. Die folgenden lfd. Nr. werden mit einem * gekennzeichnet: 25, 26, 160, 161, 164, 165, 192, 193, 194, 195, 245, 297, 388, 420, 427, 443, 444, 499, 685, 693, 702, 909, 916, 917, 918, 919, 938, 941, 948, 956, 977, 1027, 1044, 1045, 1046, 1052, 1073, 1074, 1075, 1076, 1077, 1079, 1188, 1189, 1250, 1251, 1252, 1254, 1255. 2. In den Erklärungen wird folgender Absatz angefügt: „Zu den mit * gekennzeichneten netzrelevanten Projekten sind die von Verwaltungen oder Dritten vorgeschlagenen vernünftigen Alternativen im Rahmen von Dialogverfahren zu prüfen und deren Ergebnis dem Bundestag zur Entscheidung vorzulegen. Der Deutsche Bundestag würdigt diese Alternativen und wählt eine Vorzugslösung aus, die sodann die bisher in den vordringlichen Bedarf eingestellte Planung ersetzt. Für Ortsumfahrungen und andere Projekte mit überwiegend lokaler Wirkung sind vernünftige Alternativvorschläge vor Ort in Bürgerbeteiligungsverfahren und ggf. erweiterten Beteiligungsverfahren zu diskutieren und die Ergebnisse dem Bundestag vor dem Finanzierungsbeschluss zur Kenntnis zu bringen.“	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
2		2	BW	A005	AK Hemsbach	AK Weinheim	E 6	WB*	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Kein Bedarf einer Erweiterung vorhanden, da Verkehr an offiziellen Zählstellen seit Jahren rückläufig.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Ablehn.	**Ablehn.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetzentw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschussdrucksachennummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
3		3	BW	A005	AK Weinheim	AK Heidelberg	E 6	WB*	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (Kein Bedarf)	Kein Bedarf einer Erweiterung vorhanden, da Verkehr an offiziellen Zählstellen seit Jahren rückläufig.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Ablehn.	**Ablehn.**
4		4	BW	A005	AK Heidelberg	AK Walldorf	E 6	VB-E	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (Kein Bedarf)	Kein Bedarf einer Erweiterung vorhanden, da Verkehr an offiziellen Zählstellen seit Jahren rückläufig.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Ablehn.	**Ablehn.**
5		16	BW	A 008	AS Stuttgart-Degerloch	AS Wendlingen	E8	VB-E	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)405-Umdruck 1	Es wird die nachfolgende Anmerkung als Fußnote mit laufender Nummerierung neu eingefügt: „Als Alternative zu einem dauerhaften Ausbau sind die Maßnahme „temporäre Seitenstreifenfreigabe“ und ggf. weitere in Frage kommende Maßnahmen zur Beseitigung der temporären Engpasssituation zu untersuchen.“	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
6	18	18	BW	A 008	Hohenstadt	AS Ulm-Nord	E 6	FD	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.	Zust.	Zust.	Enth.	Zust.	Zust.
7	19	19	BW	A 008	AS Ulm-Nord	Ulm-Ost	E 6	FD	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.	Zust.	Zust.	Enth.	Zust.	Zust.
8		22	BW	A081	AK Weinsberg	AS Ilsfeld	E 8	WB*	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land hat die vorgeschlagene Alternative nicht ausreichend / angemessen geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt dann ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
9		25	BW	A 098	Rheinfelden - Tiengen	(1. Fahrbahn)	N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)405-Umdruck 2	Umwandlung auf B 34n (3-Streifig)	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
10		25	BW	A098	Rheinfelden - Tiengen	(1. Fahrbahn)	N 2	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land hat die vorgeschlagenen Alternative Taltrasse einschließlich Tunnel in Ortsnähe und Elektrifizierung Hochrheinbahn nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt dann ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Ablehn.	**Ablehn.**
11		26	BW	A 098	Rheinfelden - Tiengen	(2. Fahrbahn)	N 4	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)405-Umdruck 2	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
12	26	26	BW	A 098	Rheinfelden - Tiengen	(2. Fahrbahn)	E 4	WB*	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.	Zust.	Zust.	Enth.	Ablehn.	**Zust.**
13	33	33	BW	B 003	Lückenschluss bei Kuppenheim		N 2	WB*	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	VB	Lückenschluss	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
14		40	BW	B 010	Dreieck Stuttgart-Neckarpark	Plochinger Dreieck	E 6	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)405-Umdruck 3	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
15	57	57	BW	B 027	OU Hardheim		N 2 + E 2	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Hohe städtebauliche Bedeutung.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
446	57	57	BW	B 027	OU Hardheim		N 2	WB*	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401neu	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
16	58	58	BW	B 027	OU Neckarburken		N 2	VB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine redaktionelle Korrektur des Bauziels, da es sich um einen Neubau und keine Kombination aus Neubau- und Erhaltungsprojekt handelt.	Zust.	Zust.	Enth.	Ablehn.	**Zust.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetzentw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschussdrucksachennummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
17		67	BW	B 028	OU Blaubeuren/Gerhausen		N 2	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)405-Umdruck 4	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	**Ablehn.**
18		70	BW	B 028	OU Unterjesingen		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)405-Umdruck 5	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
19		70	BW	B028	OU Unterjesingen		E4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)441 Umdruck 1	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
20		75	BW	B 029	NO-Ring Stuttgart	(B 27 - B14)	N 4+E 4	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)405-Umdruck 6	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
21		75	BW	B029	NO-Ring Stuttgart	(B27-B14)	N4+E4	WB*	DIE LINKE. Adrs. 18(15)441 Umdruck 2	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
22		79	BW	B 029n	Röttingen	Nördlingen	N 3	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)405-Umdruck 7	Gesamtprojekt entfällt, stattdessen ersetzen durch B 29 Pflaumloch - Trochtelfingen mit Teilprojekten: OU Pflaumloch, OU Trochtelfingen (N2) i. e. s. Antrag	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Ablehn.	**Ablehn.**
23		79	BW	B029n	Röttingen	Nördlingen	N 4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Hoher Flächenverbrauch - Umweltbundesamt fordert ebenfalls Streichung. Umweltbetroffenheit ist hoch, da zahlreiche landschafts- und naturschutzgebiete betroffen wären. Mehrere Bürgerinitiativen sowie Umweltverbände lehnen das projekt ab, eine petition hat den Bundestag erreicht (Nr. 67974 v. 11.10.2016)	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
24		80	BW	B030	Friedrichshafen (B31)	Ravensburg/Eschach	N 4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land hat die vorgeschlagene Alternative nicht ausreichend / angemessen geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt dann ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Ablehn.	**Ablehn.**
25		85	BW	B031	Überlingen	Immenstaad	N 2	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Hoher Flächenverbrauch - Umweltbundesamt fordert ebenfalls Streichung.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Ablehn.	**Ablehn.**
26	85	85	BW	B 031	Überlingen-Ost	Immenstaad	N 4 + E 4	VB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen. Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
27		86	BW	B 031	Breisach	Freiburg	N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)405-Umdruck 8	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
28		86	BW	B031	Breisach	Freiburg	N 2	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Hoher Flächenverbrauch - Umweltbundesamtb fordert ebenfalls Streichung.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
29		102	BW	B 035	OU Bruchsal-Ost		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)405-Umdruck 9	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
30		103	BW	B 036	Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe		N 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)406	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	**Ablehn.**
31		103	BW	B036	Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe		N 4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land hat die vorgeschlagene Alternative nicht ausreichend / angemessen geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt dann ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetzentw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschussdrucksachennummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
32		104	BW	B039	OU Ellhofen		N 2		DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land hat die vorgeschlagene Alternative Tunneltrasse in Ortslage nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt dann ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
33		106	BW	B 292	OU Östringen		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)405-Umdruck 10	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
34a		109	BW	B 293	Lgr. RP/BW	B 10 (2. Rheinbrücke)	N 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)406	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
34b		109	BW	B 293	Lgr. RP/BW	B 10 (2. Rheinbrücke)	N 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)406	Sechsstreifige Ersatzbrücke für die vierstreifige Rheinbrücke (Teil BW)	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	**Ablehn.**
35		110	BW	B 294	OU Bauschlott		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)405-Umdruck 11	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
36		111	BW	B 294	SW-OU Bretten		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)405-Umdruck 11	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
37	112	112	BW	B 294	OU Loßburg		N 2	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Hohe Verkehrsbelastung innerhalb der Ortsdurchfahrt.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
38		121	BW	B 311n	Mengen	Engelswies	N 2/3	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)405-Umdruck 12	Ermöglichung der Südtrasse entlang der Bestandstrecke B311 durch Streichung der Teilprojekte, Anpassungen der Projektbezeichnung, sowie Einfügung einer Anmerkung zur Prüfung der Südtrasse i. e. s. Antrag	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
39			BW	B 311n	Sigmaringen	Mengen	N 3		BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)405-Umdruck 12	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
40			BW	B 311n	Vilsingen	Engelswies	N 2		BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)405-Umdruck 12	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
41	121	121	BW	B 311n	Mengen	Engelswies	N 2/3	WB*	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	VB	Hohe Verkehrsbelastung innerhalb der Ortsdurchfahrt.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
42		141	BW	B 465	OU Ingerkingen		N 2	WB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)405-Umdruck 13	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
43		142	BW	B 465	OU Warthausen		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)405-Umdruck 14	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
44	143	143	BW	B 466	Heidenheim (Tunnel)		N 2	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Verbesserung der innerörtlichen Situation.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
45		144	BW	B 466	OU Böhmenkirch	(Variante)	N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)405-Umdruck 15	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetzentw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschussdrucksachennummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
46	147	147	BW	B 500	A 5	L 75	E 4	VB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Frühes Planungsstadium.	Zust.	Zust.	Zust.	Zust.	**Zust.**
	Bayern															
47		150	BY	A 003	AK Deggendorf	AS Hengersberg	E 6	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 1	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
48		151	BY	A 003	AS Hengersberg (B 533)	AS Aicha vorm Wald	E 6	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 1	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
49		155	BY	A 006	Lgr. BW/BY - AS Roth		E 6	WB*	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	entfällt	Entfällt zugungsten der Teilprojekte.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Zust.	**Zust.**
50	155		BY	A 006	Lgr. BW/BY	AK Feuchtwangen	E 6		Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	VB	Beitrag für eine einheitliche Streckencharakteristik eines zusammenhängenden Streckenabschnittes.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
51	156		BY	A 006	AK Feuchtwangen	AS Roth	E 6		Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*		Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
52		160	BY	A007	AD Hittistetten	As Illertissen	E 6	WB*	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Das Land hat die vorgeschlagene Alternative Erweiterung Illertalbahn auf 2 Gleise und Elektrifizierung sowie temporäre Freigabe Standstreifen mit Wechselverkehrszeichen und Geschwindigkeitsbegrenzung nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt dann ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
53		161	BY	A007	AS Illertissen	AS Memmingen-S (Anteil BY)	E 6	WB*	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Das Land hat die vorgeschlagene Alternative Erweiterung Illertalbahn auf 2 Gleise und Elektrifizierung sowie temporäre Freigabe Standstreifen mit Wechselverkehrszeichen und Geschwindigkeitsbegrenzung nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt dann ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
54		163	BY	A008	AS Holzkirchen	AD Inntal	E 8	VB-E	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Das Land hat die vorgeschlagene Alternative Ausbau der A 8 auf 65 km auf 4 Fahrspuren mit 2 durchgehenden Standstreifen (Breite 28m), die mit Hilfe von Wechselverkehrszeichen temporär als Fahrstreifen genutzt werden können und Begrenzung der Geschwindigkeit auf maximal 120 km/h nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, dieses umfassend zu prüfen und das Projekt dann ggf. neu anzumelden. Hinzu kommt ein hoher Flächenverbrauch - Umweltbundesamt fordert ebenfalls Streichung.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
55		164	BY	A 008	AD Inntal	AS Traunstein/ Siegsdorf	E 6/8	VB-E	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 2	geändert zu Ausbau bzw. Nutzung auf 4+ 2 Streifen i. e .s. Antrag	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Enth.	Zust.	**Ablehn.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetzentw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschussdrucksachennummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
56		164	BY	A008	AD Inntal	AS Traunstein/Siegsdorf	E6/8	VB-E	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Das Land hat die vorgeschlagene Alternative Ausbau der A 8 auf 65 km auf 4 Fahrspuren mit 2 durchgehenden Standstreifen (Breite 28m), die mit Hilfe von Wechselverkehrszeichen temporär als Fahrstreifen genutzt werden können und Begrenzung der Geschwindigkeit auf maximal 120 km/h nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, dieses umfassend zu prüfen und das Projekt dann ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
57		165	BY	A 008	AS Traunstein/ Siegsdorf	Bgr. D/A	E 6	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 2	geändert zu Ausbau bzw. Nutzung auf 4+ 2 Streifen i. e .s. Antrag	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Enth.	Zust.	**Ablehn.**
58		165	BY	A008	AS Traunstein/Siegsdorf	Bgr. D/A	E6	WB*	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Das Land hat die vorgeschlagene Alternative Ausbau der A 8 auf 65 km auf 4 Fahrspuren mit 2 durchgehenden Standstreifen (Breite 28m), die mit Hilfe von Wechselverkehrszeichen temporär als Fahrstreifen genutzt werden können und Begrenzung der Geschwindigkeit auf maximal 120 km/h nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt dann ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
59		177	BY	A094	AK München-O	AS Pocking	N4/E4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Hoher Flächenverbrauch - Umweltbundesamt fordert ebenfalls Streichung.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
60		189	BY	B002	OU Weilheim		N 2/3	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)444 Umdruck 1	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
61		190	BY	B002	Starnberg	(Entlastungstunnel)	N2-E4	WB*	DIE LINKE. Adrs. 18(15)444 Umdruck 2	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Ablehn.	**Ablehn.**
62		192	BY	B 002	AS Friedberg	B 300	E 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)407 Umdruck 3	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
63		192	BY	B002	AS Friedberg	B 300	E 4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)444 Umdruck 3	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
64		193	BY	B 002	w Friedberg (s B 300)		E 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 3	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
65		193	BY	B 002	w Friedberg (s B 300)		E 4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)444 Umdruck 3	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
66		194	BY	B 002	OU Kissing		N 3/4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 3	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
67		194	BY	B 002	OU Kissing		N 3/4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)444 Umdruck 3	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
68		195	BY	B 002	Kissing	Oberottmars-hausen (B 17)	N 3/4	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 3	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
69		195	BY	B 002	Kissing	Oberottmars-hausen (B 17)	N 3/4	WB*	DIE LINKE. Adrs. 18(15)444 Umdruck 3	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetzentw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschussdrucksachennummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
70		200	BY	B 004	Flughafen Nürnberg	A 3	N 2	WB*t	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 4	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
71		211	BY	B011	OU Ruhmannsfelden		N2/3	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Prognostizierter Verkehr mit 8000 Kfz/Tag relativ gering, heutige Ortsdurchfahrt mit nur geringer Wohnbebauung.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
72	214	213	BY	B 012	Kempten (A 7)	Marktoberdorf (B 472)	E 4	WB*	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	VB	Einheitliche Charakteristik des Streckenzugs.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
73		230	BY	B 013	OU Holzkirchen		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 5	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
74		230	BY	B 013	OU Holzkirchen		N 2	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)444 Umdruck 4	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
75		231	BY	B 013	OU Großhartpenning		N 2	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 5	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
76		231	BY	B 013	OU Großhartpenning		N 2	WB*	DIE LINKE. Adrs. 18(15)444 Umdruck 4	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
77		232	BY	B 013	OU Kurzenberg		N 2	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 5	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
78		232	BY	B 013	OU Kurzenberg		N 2	WB*	DIE LINKE. Adrs. 18(15)444 Umdruck 4	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
79		241	BY	B015	O-OU Landshut (A92-B299)		N 4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Das Land hat die vorgeschlagene Alternativen verkehrslenkende Maßnahmen sowie die Einzelfallprüfung von Ortsumfahrungen bei der bestehenden B 15 und innerörtliche Maßnahmen in Landshut sowie den Ausbau der parallelen A 9 und A 99 nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt dann ggf. neu anzumelden. Eine große Gemeinschaft von Betroffenen dieser maßnahme arbeitet seit Jahrzehnten mit vielen guten Argumenten gegen diesen Straßenneubau und viele betroffene Landkreise haben ablehnende Beschlüsse verabschiedet. Eine Petition der BÜrgerinitiativen ist beim Bundestag anhängig.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
80		242	BY	B015	S-OU Landshut (B299 - B15)		N 2	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Das Land hat die vorgeschlagene Alternativen verkehrslenkende Maßnahmen sowie die Einzelfallprüfung von Ortsumfahrungen bei der bestehenden B 15 und innerörtliche Maßnahmen in Landshut sowie den Ausbau der parallelen A 9 und A 99 nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt dann ggf. neu anzumelden. Eine große Gemeinschaft von Betroffenen dieser maßnahme arbeitet seit Jahrzehnten mit vielen guten Argumenten gegen diesen Straßenneubau und viele betroffene Landkreise haben ablehnende Beschlüsse verabschiedet. Eine Petition der BÜrgerinitiativen ist beim Bundestag anhängig.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
81		245	BY	B 015n	s Landshut	Rosenheim	N 2/4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 6	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetzentw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschussdrucksachennummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
82		245	BY	B015n	Landshut (A92)	Rosenheim (A8)	N2/3	WB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Das Land hat die vorgeschlagene Alternativen verkehrslenkende Maßnahmen sowie die Einzelfallprüfung von Ortsumfahrungen bei der bestehenden B 15 und innerörtliche Maßnahmen in Landshut sowie den Ausbau der parallelen A 9 und A 99 nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt dann ggf. neu anzumelden. Eine große Gemeinschaft von Betroffenen dieser maßnahme arbeitet seit Jahrzehnten mit vielen guten Argumenten gegen diesen Straßenneubau und viele betroffene Landkreise haben ablehnende Beschlüsse verabschiedet. Eine Petition der BÜrgerinitiativen ist beim Bundestag anhängig.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
83		251	BY	B 016	OU Ichenhausen / Kötz (Ost)		N 2/3	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 7	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
84		251	BY	B016	OU Ichenhausen/Kötz (Ost)		N2/3	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist schöngerechnet, da die Kosten nicht realisisch angesetzt sind. Eine große Zahl Grundstückseigentümer ist betroffen. Die Planung ist Teil einer Kette von 6 Ortsumfahrungen und führt damit zu einer autobahnähnlichen Schnellstraße, bei der Autoverkehr neu entsteht, weil der öffentliche Verkehr in gleichem Korridor im Vergleich weiter zurückfällt.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
85		252	BY	B 016	OU Wattenweiler / Höselhurst		N 2/3	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 7	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
86		252	BY	B016	OU Wattenweiler/Höselhurst		N2/3	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Die Planung ist Teil einer Kette von 6 Ortsumfahrungen und führt damit zu einer autobahnähnlichen Schnellstraße, bei der Autoverkehr neu entsteht, weil der öffentliche Verkehr in gleichem Korridor im Vergleich weiter zurückfällt.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
87		253	BY	B 016	OU Niederraunau / Aletshausen		N 2	WB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 7	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
88		253	BY	B016	OU Niederraunau/Aletshausen		N 2	WB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Die Planung ist Teil einer Kette von 6 Ortsumfahrungen und führt damit zu einer autobahnähnlichen Schnellstraße, bei der Autoverkehr neu entsteht, weil der öffentliche Verkehr in gleichem Korridor im Vergleich weiter zurückfällt.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
89		254	BY	B 016	OU Pfaffenhausen		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 7	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
90		254	BY	B016	OU Pfaffenhausen		N 2	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Die Planung ist Teil einer Kette von 6 Ortsumfahrungen und führt damit zu einer autobahnähnlichen Schnellstraße, bei der Autoverkehr neu entsteht, weil der öffentliche Verkehr in gleichem Korridor im Vergleich weiter zurückfällt.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
91		255	BY	B 016	OU Hausen		N 2/3	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 7	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
92		255	BY	B016	OU Hausen		N2/3	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Die Planung ist Teil einer Kette von 6 Ortsumfahrungen und führt damit zu einer autobahnähnlichen Schnellstraße, bei der Autoverkehr neu entsteht, weil der öffentliche Verkehr in gleichem Korridor im Vergleich weiter zurückfällt.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetzentw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschussdrucksachennummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
93		256	BY	B 016	OU Mindelheim		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 7	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
94		256	BY	B016	OU Mindelheim		N 2	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Die Planung ist Teil einer Kette von 6 Ortsumfahrungen und führt damit zu einer autobahnähnlichen Schnellstraße, bei der Autoverkehr neu entsteht, weil der öffentliche Verkehr in gleichem Korridor im Vergleich weiter zurückfällt.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
95	258	257	BY	B 016	Günzburg (A 8)	Donauwörth einschl. Um- und Ausbau bei Blindheim	N 2 / 3	VB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Es handelt sich um eine klarstellende Ergänzung.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
96	270	269	BY	B 020	Grenzbrücke s Laufen		N 2	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Grenzüberschreitende Verbindung.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
97		272	BY	B020	Straubing (A3)	Landau (A92)	E 4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Bedarf für 4 Spuren nicht vorhanden - durch wechselseitige Abschnitte mit einer 3. Spur wäre dem Bedarf Rechnung getragen und Unfallgefahren reduziert. Die Alternative zur Entlastung vom Güterverkehr durch Ertüchtigungsmaßnahmen der Bahnstrrecke landshut-Plattling ist zu prüfen.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
98	275	274	BY	B 020	Straubing (A 3)	Cham (B 85)	N 4+E 4	WB*	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
99		276	BY	B 021	OU Bad Reichenhall		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 8	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
100		276	BY	B021	OU Bad Reichenhall		N 2	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Das Land hat die Alternative bestandsorientierter Ausbau der bisherigen Bundesstraße B 20/21 vom Gablerknoten bis zum Festplatz Bad Reichenhall, und von dort den Neubau zur B 20 an sowie die flankierenden Maßnahmen zur Umgestaltung und zum Umbau von Straßen in der Ortslage nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt dann ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
101		282	BY	B 023	OU Oberau		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 9	Abstufung in WB* i. e . s. Antrag	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Enth.	Zust.	**Ablehn.**
102		282	BY	B023	OU Oberau		N 2	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Anteil des Ziel- und Quellverkehrs ist so groß, dass eine neue Straße nur wenig entlastet.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Ablehn.	**Ablehn.**
103		288	BY	B 025	OU Dinkelsbühl		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 10	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
104		288	BY	B 025	OU Dinkelsbühl		N 2	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)444 Umdruck 5	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
105		297	BY	B 026n	AK Schweinfurt/ Werneck (A 7)	Karlstadt	N 2/3	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 11	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
106		297	BY	B 026n	AK Schweinfurt/ Werneck (A 7)	Karlstadt	N 2/3	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)444 Umdruck 6	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
107		298	BY	B 026n	Karlstadt	A 3	N 2/3	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 11	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetzentw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschussdrucksachennummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
108		298	BY	B 026n	Karlstadt	A 3	N 2/3	WB*	DIE LINKE. Adrs. 18(15)444 Umdruck 6	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
109		304	BY	B 085	OU Heinersreuth/ Altenplos		N 2/3	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 12	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
110		304	BY	B085	OU Heinersreuth		N 2/3	WB*	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Eine Verlagerung des Lkw-Verkehrs durch z.B. Durchfahrtsverbote der Ortschaft auf die parallelen Autobahnen A 70/ A 9 wäre ausreichende Entlastung für den Ort und würde das Projekt unnötig machen. Diese Alternative ist nicht geprüft worden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
111	304		BY	B 085	OU Pressig		N 2		Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB	Aufnahme in den Bedarfsplan wegen nachgewiesener Wirtschaftlichkeit (NKV=1).	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
112		313	BY	B 131n A 009	A 9	Gunzenhausen	N 2	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	Entfällt.	Entfällt zugunsten der Teilprojekte.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Zust.	**Zust.**
113	315	313	BY	B 131n A 009	AS Thalmässing (A 9)		KN		Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB	_	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
114	316	313	BY	B 131n	OU Alfershausen / Thalmässing		N 2		Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB	_	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
115	317	313	BY	B 131n	OU Laibstadt / Aberzhausen		N 2		Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB	_	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
116	318	313	BY	B 131n	Fiegenstall	Ellingen	N 2		Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB	_	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
117	319	313	BY	B 131n	OU Stopfenheim		N 2		Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Hohe raumordnerische Bedeutung.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
118	320	313	BY	B 131n	OU Theilenhofen		N 2		Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Hohe raumordnerische Bedeutung.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
119	321	313	BY	B 131n	OU Dornhausen		N 2		Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Hohe raumordnerische Bedeutung.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
120	322	313	BY	B 131n	OU Unterasbach		N 2		Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Hohe raumordnerische Bedeutung.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
121		315	BY	B173	Lichtenfels (A73)	Zettlitz (B289)	N4+E4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land hat die Alternative Troglösung für Küps (zweispurig) und die Variante Mitte (maximal dreispurig) bei Michelau-Zettitz nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt dann ggf. neu anzumelden. Zudem hoher Flächenverbrauch - Umweltbundesamt fordert ebenfalls Streichung.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
122		316	BY	B173	OU Zettlitz	Oberlangenstadt	E 4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land hat die Alternative Troglösung für Küps (zweispurig) und die Variante Mitte (maximal dreispurig) bei Michelau-Zettitz nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt dann ggf. neu anzumelden. Zudem hoher Flächenverbrauch - Umweltbundesamt fordert ebenfalls Streichung.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetzentw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschussdrucksachennummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
123		318	BY	B173	Johannisthal	Kronach	E 4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land hat die Alternative Troglösung für Küps (zweispurig) und die Variante Mitte (maximal dreispurig) bei Michelau-Zettitz nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt dann ggf. neu anzumelden. Zudem hoher Flächenverbrauch - Umweltbundesamt fordert ebenfalls Streichung.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
124		320	BY	B 276	Zubringer Lohr - (Variante)		N2	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 11	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
125		320	BY	B 276	Zubringer Lohr - (Variante)		N2	WB*	DIE LINKE. Adrs. 18(15)444 Umdruck 6	kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
126		334	BY	B 289	OU Münchberg		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 13	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
127		335	BY	B 289	OU Weissdorf		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 14	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
128	352	343	BY	B 299	OU Ursensollen		N 2	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Hohe städtebauliche Bedeutung.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
447	359	350	BY	B 300	Memmingen	Krumbach	N 2	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401neu	redaktionelle Änderung	Richtigstellung der Dringlichkeitseinstufung der Teilprojekte OU Boos/Nierrieden, OU Winterrieden, OU Kettershausen, OU Ebershausen, OU Krumbach.	Zust.	Zust.	Zust.	Zust.	**Zust.**
129		371	BY	B 303	OU Schirnding		E4	WB*	DIE LINKE. Adrs. 18(15)444 Umdruck 7	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
130	384	375	BY	B 304	OU Eglharting / Kirchseeon		N 2	WB*	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB	Nur überregionale Netzfunktion in Verbindung mit noch frühem Planungsstadium.	Zust.	Zust.	Zust.	Zust.	**Zust.**
131		382	BY	B 318	AS Holzkirchen (A 8)	B 13 (OU Holzkirchen)	E 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 5	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
132		388	BY	B 388	N-OU Passau		N 2/3	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 15	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
133		388	BY	B 388	N-OU Passau		N 2/3	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)444 Umdruck 8	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
448	407	398	BY	B 470	Rothenburg (A 7)	Höchstadt/B 505 Bamberg	N 2	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401neu	redaktionelle Änderung	Richtigstellung der Dringlichkeitseinstufung der Teilprojekte OU Steinach bei Rothenburg, OU Oberndorf/Ipsheim, OU Birkenfeld, OU Uehlfeld/Demantsfürth, OU Mailach.	Zust.	Zust.	Zust.	Zust.	**Zust.**
134		402	BY	B 470	O-OU Forchheim		N 2/4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 16	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
135		402	BY	B 470	O-OU Forchheim		N 2/4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)444 Umdruck 9	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetzentw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschussdrucksachennummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
136		403	BY	B 471	Buchenau	Fürstenfeld-bruck-Ost	E 4	WB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 17	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
137		404	BY	B 471	Fürstenfeld-bruck-Ost	Esting	E 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 17	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
138		405	BY	B 471	Esting	Geiselbullach	E 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 17	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
139		406	BY	B 471	Dachau	A 92	E 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 17	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
140		407	BY	B 471	B 13	Garching-Hochbrück	E 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 17	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
141		408	BY	B 471	B 11	Ismaning	E 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 17	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
142		409	BY	B 471	ö Ismaning		E 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)407-Umdruck 17	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
	Berlin															
143		418	BE	A 100	AD Neukölln	Storkower Str.	N 4/6	FD	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)410 Umdruck 1	17. Bauabschnitt entfällt i. e. s. Antrag	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Enth.	Zust.	**Ablehn.**
144		418	BE	A 100	AD Neukölln	Storkower Str.	N 4/6	FD	DIE LINKE. Adrs. 18(15)440 Umdruck 1	16. BA qualifiziert beenden, Rest 16. BA und 17. BA kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Ablehn.	**Ablehn.**
145		419	BE	A 115	AK Zehlendorf (Lgr BB/BE)	AS Hüttenweg	E 6	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)410 Umdruck 2	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
146		419	BE	A115	AK Zehlendorf (Lgr. BB/BE)	AS Hüttenweg	E 6	WB*	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Der Eingriff in das für Berlin wichtige Naherholungsgebiet Grunewald ist erheblich. Das Land hat die Alternativen Ausbau des S-Bahn- und Regionalverkehrs sowie Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Umweltverbundes nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt dann ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
147		420	BE	B 002n	OU Malchow		N 2/4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)440 Umdruck 2	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
	Brandenburg															
148		427	BB	A 014	Lgr. ST/BB	AS Karstädt	N 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)409-Umdruck 1	entfällt; Alternative: bestandsnaher Ausbau der Bundesstraßen B 189, B 5, B 106, B 191 mit Ous	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Enth.	Zust.	**Ablehn.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetzentw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschussdrucksachennummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
149		427	BB	A014	Lgr. ST/BB	AS Karstädt	N 4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Hoher Flächenverbrauch - Umweltbundesamt fordert ebenfalls Streichung.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
150	443	434	BB	B 087 B 097	OU Herzberg		N 2	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Erhöhung der Verkehrssicherheit.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
151		439	BB	B 087	OU Lübben		N 2	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)409 Umdruck 2	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
152		439	BB	B087	OU Lübben		N2	WB*	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land hat die Alternativen für Umbau der Ortsdurchfahrt in Lübben sowie Umsetzung Vorschläge des Lärmaktionsplans, u.a. Tempo 30-Abschnitte sowie großräumige Lenkung des Verkehrs auf der Strecke Leipzig-Frankfurt/Oder über die A 9, A 10 und A 12 nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
153		444	BB	B 096	Kreuz Oranienburg (A 10)	Lgr. BB/MV	N 2/4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)409 Umdruck 3	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
154		444	BB	B096	Teilprojekt OU Fürstenberg		N2	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land hat die Alternative "Mittelvariante" entlang Bahn und altem Damm nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
155		444	BB	B 096	Kreuz Oranienburg (A 10)	Lgr. BB/MV	N 2/4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)437	kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
156	456	447	BB	B 097	OU Cottbus (3. BA)		N 2	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Lückenschluss.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
157		457	BB	B 112	Güldendorf	A 12	E 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)409 Umdruck 4	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
158		460	BB	B158	OU Ahrensfelde		N4+E4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Das Land hat die Alternativen Verdichtung der Takte von Regional- und S-Bahn sowie eines Lückenschlüses der Straßenbahn von Falkenberg nach Ahrensfelde nicht geprüft. Dies ist der Maßnahme vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
159		467	BB	B 167	OU Bad Freienwalde (West)		N 2	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung - Aufhebung	Die Aufhebung ist eine rein redaktionelle Änderung, da das aufgehobene Projekt vollständig mit dem Projekt in der laufenden Nummer 470 (Gesetzesentw. Drs. 18/9523) identisch ist.	Zust.	Zust.	Enth.	Zust.	**Zust.**
160		469	BB	B 167	OU Finowfurt	und OU Eberswalde	N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)409 Umdruck 5	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
161		469	BB	B167	OU Finowfurt	OU Eberswalde	N 2	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Hoher Flächenverbrauch - Umweltbundesamt fordert ebenfalls Streichung. Teilprojekt OU Eberswalde wird keine Entlastungswirkungen haben, da nur 4% Durchgangsverkehr im Zuge der B 167.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
162		476	BB	B 167	OU Liebenwalde		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)409 Umdruck 6	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetzentw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschussdrucksachennummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
163		484	BB	B 189n	Mirow	AS Wittstock/Dosse (A 19)	N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)414 Umdruck 1	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
164		484	BB	B189n	Mirow	AS Wittstock/Dosse (A 19)	N 2	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Hoher Flächenverbrauch - Umweltbundesamt fordert ebenfalls Streichung.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
	Bremen															
165		487	HB	A 001	AK Bremen	Lgr. HB/NI	E 8	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)412	In VB aufnehmen (dafür Projekt 491 in WB*)	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	**Ablehn.**
166		490	HB	A 281	Kattenturm	AS Bremen/Airport Stadt	N4	FD	DIE LINKE. Adrs. 18(15)436	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
167		491	HB	B 006n	A 281	Bremen/Brinkum	N 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)413	Abstufung in WB* (dafür Projekte 487/669/670 in VB)	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Enth.	Zust.	**Ablehn.**
168		491	HB	B 006n	A 281	Bremen/Brinkum	N 4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)436	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
169			HB	B 006n		Neuenlander Str. (A 281)	N4		DIE LINKE. Adrs. 18(15)436	Vordringlicher Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
170	500	492	HB	B 212n	Lgr. NI/HB	A 281	N 2	WB*	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
	Hamburg															
171		499	HH	A 026	AK Hamburg-Süderelbe	AD/AS Hamburg-Stillhorn	N4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)435	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Ablehn.	**Ablehn.**
172	508	500	HH	A 026 A 007	AK Hamburg Süderelbe (Moorburg)	Rüpke (Lgr. NI/HH) einschließlich A 7 südlich Hochstraße Elbmarsch - AS Hamburg-Heimfeld	N 4 + E 8	FD	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt. Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
	Hessen															
173	512	504	HE	A 003	AS Frankfurt-Flughafen	AD Mönchhof	E 8	VB-E	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.	Zust.	Zust.	Enth.	Zust.	**Zust.**
174	513	505	HE	A 003	AK Frankfurter Kreuz	AS Frankfurt-Flughafen	E 8	WB*	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.	Zust.	Zust.	Enth.	Zust.	**Zust.**
175	514	506	HE	A 003	AK Offenbach	AK Frankfurter Kreuz	E 10	VB-E	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Realisierung erst nach Ausbau der A3 zwischen AS Hanau und AK Offenbach.	Zust.	Zust.	Zust.	Zust.	**Zust.**
176	516	508	HE	A 003	AS Hanau	AK Offenbach	E 8	WB*	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	VB-E	Einheitliche Streckencharakteristik südlich Frankfurt.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
177	519	511	HE	A 005	AK Westkreuz Frankfurt	AK Frankfurter Kreuz	E 10	VB-E	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.	Zust.	Zust.	Enth.	Zust.	**Zust.**
178	521	513	HE	A 005	AS Seeheim-Jugenheim	AK Darmstadt	E 6	WB*	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	VB-E	Hohe Verkehrsbelastung.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
179		515	HE	A005	AD Reiskirchen	AD A 5/A 49	E 6	VB-E	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Hoher Flächenverbrauch dieser Maßnahme gefährdet das Flächenziel der Bundesregierung - Umweltbundesamt fordert ebenfalls Streichung.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Ablehn.	**Ablehn.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetzentw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschussdrucksachennummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
180	528	520	HE	A 005	AK Nordwestkreuz Frankfurt	AK Bad Homburg	E 8	VB-E	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.	Zust.	Zust.	Enth.	Zust.	**Zust.**
181	530	522	HE	A 005	AK Westkreuz Frankfurt	AK Nordwestkreuz Frankfurt	E 10	VB-E	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.	Zust.	Zust.	Enth.	Zust.	**Zust.**
182	532	524	HE	A 007	AS Kassel-N	AD Kassel-S	E 8 / E 10	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Enth.	**Zust.**
183	540	532	HE	A 044	AD Kassel-S (A7)	AD Wommen (A 4)	N 4	FD	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Das Projekt wurde um einen in Bau befindlichen Abschnitt auf der A 7 ergänzt; dabei handelt es sich um ein fest disponiertes Projekt, welches auf Grund eines redaktionellen Versehens in der Bedarfsplanliste bisher nicht aufgeführt war. Zudem ist der Knotenpunkt beim Autobahndreieck einheitlich gemäß den Vorgaben der RWBA 2000 zu bezeichnen.	Zust.	Zust.	Enth.	Ablehn.	**Zust.**
449	540	532	HE	A 044	AD Kassel-S (A7)	AD Wommen (A 4)	N 4 + E 8	FD	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401neu	redaktionelle Änderung	Das Projekt wurde um einen in Bau befindlichen Abschnitt auf der A 7 ergänzt; dabei handelt es sich um ein fest disponiertes Projekt, welches auf Grund eines redaktionellen Versehens in der Bedarfsplanliste bisher nicht aufgeführt war. Zudem ist der Knotenpunkt beim Autobahndreieck einheitlich gemäß den Vorgaben der RWBA 2000 zu bezeichnen.Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
184		533	HE	A045	AS Haiger/Burbach	AK Gambach	E 6	VB-E	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Hoher Flächenverbrauch dieser Maßnahme gefährdet das Flächenziel der Bundesregierung - Umweltbundesamt fordert ebenfalls Streichung.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
185	544	536	HE	A 49	AS Kassel-Waldau	AS Baunatal-S	E 6	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Hohe Verkehrsbelastung.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
186		538	HE	A049	Schwalmstadt	ADA S/A49	N 4	FD	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land hat die Alternativen zur Optimierung der B 3 (Prüfung Bau von 2 bis 2 Ortsumfahrungen) und verbesserte Lärmschutzmaßnahmen an der B3 sowie Prüfung zusätzlicher regionaler Vernetzungen im nachgeordneten Straßennetz. 6-streifigen Ausbau A 5 und die A 7 für den überregionalen Verkehr ausreichend nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
187	548	540	HE	A 066	AK Schiersteiner Kreuz	AK Wiesbadener Kreuz	E 6/8	VB-E	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.	Zust.	Zust.	Enth.	Zust.	**Zust.**
188		545	HE	A067	AD Mönchhof	AS Lorsch	N 2	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Hoher Flächenverbrauch dieser Maßnahme gefährdet das Flächenziel der Bundesregierung - Umweltbundesamt fordert ebenfalls Streichung.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
189	554	546	HE	A 643	AK Schiersteiner Kreuz	Rheinbrücke Schierstein - AD Mainz	N 6 + E 6	FD	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.	Zust.	Zust.	Enth.	Zust.	**Zust.**
190		555	HE	B 003	OU Butzbach	(A 5 – Windhof)	N2	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)442 Umdruck 1	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
191		609	HE	B 254	OU Lauterbach/Maar und Lauterbach		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)411 Umdruck 1	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
192		610	HE	B 254	OU Wartenberg/Angersbach		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)411 Umdruck 1	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetzentw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschussdrucksachennummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
193		611	HE	B 254	OU Wartenberg/Landenhausen		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)411 Umdruck 1	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
194	627	619	HE	B 275	OU Florstadt/Nieder-Florstadt		N 2		Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Projektbezeichnung wird gemäß Länderanmeldung redaktionell klargestellt.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
195	627	619	HE	B 275	OU Florstadt/OU Florstadt/Nieder-Mockstadt	und Ober-Florstadt	N 2		Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
196	639	631	HE	B 456	OU Wehrheim	Oberursel	E 4	VB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
197		641	HE	B 521	OU Altenstadt		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)411 Umdruck 2	WB*	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	**Ablehn.**
198		641	HE	B 521	OU Altenstadt		N 2	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)442 Umdruck 2	kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
	Mecklenburg-Vorpommern															
199		645	MV	B 096	Weisdin	Warlin	N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)414 Umdruck 5	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
200		645	MV	B 096	OU Schwerin		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)414 Umdruck 2	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
201		648	MV	B104	OU Lützow		N 2	WB*	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land möchte Projekt gestrichen haben, da Gemeinde das Projekt ablehnt.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
202		649	MV	B 104	OU Schwerin		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)414 Umdruck 2	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
203		655	MV	B 111	Lühmannsdorf	Wolgast	N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)414 Umdruck 3	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
204		656	MV	B 189n	Mirow	AS Wittstock/Dosse (A 19)	N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)414 Umdruck 1	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
205		656	MV	B189n	Mirow	AS Wittstock/Dosse (A 19)	N 2	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Hoher Flächenverbrauch - Umweltbundesamt fordert ebenfalls Streichung.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
206		662	MV	B 196	OU Bergen		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)414 Umdruck 4	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
207		662	MV	B196	OU Bergen		N 2	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Prognostizierter Verkehr mit 7000 Kfz/Tag gering, Entlastungswirkung gering.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetzentw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschussdrucksachennummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
208		664	MV	B321	Bandenitz Teilprojekt 1. OU	Warsow	N 2	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land möchte Teilprojekt OU Bandenitz gestrichen haben, da Gemeinde das Projekt ablehnt.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
	Niedersachsen															
209		669	NI	A 001	Lgr. HB/NI	AS Bremen/ Brinkum	E 8	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)412	A1 AK Bremen-Stuhr/Bremer Kreuz in VB – Projekte 487/669/670/671 in VB (im Tausch mit B 6)	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
210		670	NI	A 001	AS Bremen/ Brinkum	AD Stuhr	E 8	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)412	VB	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	**Ablehn.**
211		671	NI	A 001	AK Bremen	Lgr. HB/NI	E8	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)412	VB	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	**Ablehn.**
212		685	NI	A 020	AD A28/A20 (Westerstede)	Hohenfelde (A 23) mit A 26	N 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)418	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
213		685	NI	A 020	AD A28/A20 (Westerstede)	Hohenfelde (A 23) mit A 26	N 4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)443 Umdruck 2	kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
214	693	685	NI	A 20	ADAD A 28/ A 20 (Westerstede)	AK Hohenfelde (A 23/ A 26)	N 4	VB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine redaktionelle Klarstellung gemäß Länderanmeldung.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
215		691	NI	A 033	Osnabrück/N (A 1)	Osnabrück/ Belm	N 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)417 Umdruck 1	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
216		691	NI	A033	Osnabrück/N (A1)	Osnabrück/Belm	N 4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (Kein Bedarf)	Land hat die vorgeschlagene Alternative temporärer Freigabe der Standstreifen auf der A 30 mit Hilfe von Wechselverkehrszeichen, ggf. weitere Optimierung des Autobahnkreuzes Lotte/Osnabrück und Erweiterung der A 30 auf 6 Fahrstreifen nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt dann ggf. neu anzumelden. Hinzu kommt der hohe Flächenverbrauch, der diese Maßnahme zur Folge hätte - das umweltbundesamt fordert deshalb ebenfalls deren Streichung.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
217		693	NI	A 039	AS Lüneburg-N (B 216)	AS Weyhausen (B 188)	N 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)417 Umdruck 2	entfällt und Alternative (Ausbau B4 in den VB) i. e. s. Antrag	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
218		693	NI	A 039	AS Lüneburg-N (B 216)	AS Weyhausen (B 188)	N 4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)443 Umdruck 1	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
219	702	694	NI	B 001	Barntrup w Elze (B 3)		N 2	WB*	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Ergänzung um das unter lfd. Nr. 695 (Gesetzentw. Drs. 18/9523) aufgeführte Teilprojekts mit der Straßennummer B 001 und der Bezeichnung s Marienau - sw Mehle. Hierbei handelt es sich um eine Richtigstellung der Zuordnung des Teilprojekts.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetz-entw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bau-ziel	Dring-lichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschuss-drucksachen-nummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
220	703	695	NI	B 001	S-OU Hameln		N 2	VB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Streichen des zugeordneten TP mit der Str.Nr. B 001 und der Bezeichnung s Marienau - sw Mehle (s. lfd. Nr. 694) Bei der Aufhebung des Teilprojekts handelt es sich um eine Folgeänderung, die sich aus der Änderung zur vorherigen lfd. Nummer 694 (Gesetzentw. Drs. 18/9523) ergibt.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
221		702	NI	B003	Ellershausen	Groß Hehlen	N2/4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (Kein Bedarf)	Land hat die vorgeschlagene Alternative u.a. die Vollendung der bestehenden Westtangente im Norden zur bestehenden B 3 nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt dann ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
222	713	705	NI	B 004	n Rötgesbüttel - s Meine		N 4		Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine redaktionelle Richtigstellung, da das Projekt versehentlich falsch bezeichnet war. „s“ steht für „südlich“ und ist als feste Projektbezeichnung vom Land verwendet.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
222a		708	NI	B006n	LG HB/NI	Bremen/Brinkum	N4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)413	WB*	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Enth.	Zust.	**Ablehn.**
223		714	NI	B 051	OU Bad Iburg		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)417 Umdruck 3	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
224		714	NI	B051	OU Bad Iburg		N 2	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Verkehr geht im Korridor zurück. Die Angaben von Ziel-/Quellverkehrund Durchgangsverkehr wurden vertauscht: Entlastende Wirkung durch die Umfahrung wird nicht eintreten. Sehr hohe Umweltschäden zu erwarten.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
225		739	NI	B074	OU Ritterhude		N 2	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Keine Entlastungswirkungen für die Ortsdurchfahrt. Neue Straße schädigt Naturschutzgebiet.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
226	753	745	NI	B083	Würgassen	Beverungen	N2	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Fortsetzung des fortgeschrittenen Planungsprozesses (Vorentwurf in Bearbeitung).	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
227	757	749	NI	B083	OU Stahle		N2	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Verbesserung der innerörtlichen Situation.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
228	758	750	NI	B 188	Schillerslage (B 3)	AS Weyhausen (A 39)	N 2	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Ergänzung um die unter Nr. 751 (Gesetzentw. Drs. 18/9523) aufgeführten Teilprojekte mit der Straßennummer B 188 und den Bezeichnungen OU Dannenbüttel, OU Osloß, OU Weyhausen. Hierbei handelt es sich um eine Richtigstellung der Zuordnung der Teilprojekte.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
229	759	751	NI	B 188	OU Ahnsen		N 2	WB*	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Streichen der zugeordneten Teilprojekte mit der Straßennummer B 188 und den Bezeichnungen OU Dannenbüttel, OU Osloß, OU Weyhausen. Hierbei handelt es sich um eine Folgeänderung, die sich aus der Änderung der laufenden Nummer 750 (Gesetzentw. Drs. 18/9523) ergibt .	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
230		753	NI	B188	OU Vorsfelde		N 2	WB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (Kein Bedarf)	Land hat die vorgeschlagenen Alternativen Maßnahmen des Knotenausbaus an der B 188 und L 290, außerdem Maßnahmen der Verkehrslenkung nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt dann ggf. neu anzumelden. Das Naturschutzgebiet des Drömlings wird beeinträchtigt (auf sachsen-anhaltinischen Gebiet ist der Drömling ein Naturpark).	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
231	762	754	NI	B 190n	A 39	Lgr. NI/ST	N 3	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Hohe raumordnerische Bedeutung.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetzentw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschussdrucksachennummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
232		761	NI	B 210	AS Riepe (A 31)	n Aurich	N 2/3	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)417 Umdruck 4	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
233		761	NI	B210	AS Riepe (A 31)	n Aurich	N2/3	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (Kein Bedarf)	Land hat die vorgeschlagenen Alternativen von verschiedenen Maßnahmen im Bestand der B 72 und Schienenausbaumaßnahmen nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt dann ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
234		761	NI	B210	AS Riepe (A 31)	n Aurich	N2/3	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)443 Umdruck 3	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
235		768	NI	B213	AS Meppen (A 31)	AS Cloppenburg (A 1)	N4+E4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Hoher Flächenverbrauch dieser Projekte gefährdet Flächenziel der Bundesregierung - Umweltbundesamt fordert ebenfalls dessen Streichung.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
236		776	NI	B214	OU Rheden	Wetschen	N 2	WB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (Kein Bedarf)	Land hat die vorgeschlagenen Alternativen u.a. Reaktivierung der Bahnstrecke Nienburg-Diepholz (auch für den Güterverkehr) und Maßnahmen gegen Mautausweichverkehr nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt dann ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Ablehn.	**Ablehn.**
237		807	NI	B 247	N-OU Duderstadt		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)416	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
238		807	NI	B247	N-OU Duderstadt		N 2	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (Kein Bedarf)	Land hat die vorgeschlagenen Alternative bestandsnaher Ausbau der B 214 nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt dann ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
239		808	NI	B 247	S-OU Duderstadt		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)416	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
240		808	NI	B247	S-OU Duderstadt		N 2	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (Kein Bedarf)	Land hat die vorgeschlagenen Alternative bestandsnaher Ausbau der B 214 nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt dann ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
241		815	NI	B 248	OU Brome		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)417 Umdruck 5	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
242		815	NI	B248	OU Brome		N 2	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (Kein Bedarf)	Nur 4000 Kfz/Tag werden prognostiziert - diese geringe Belastung rechtfertigt keinen Straßenneubau. Zudem wird das Naturschutzgebiet Drömling beeinträchtigt.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
	Nordrhein-Westfalen															
243		835	NW	A 001	AS Adenau (L10)	AS Lommersdorf (L115z) (Anteil NW)	N 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)434	entfällt; Dialogverfahren mit Prüfung der Netzlösung	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetzentw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschussdrucksachennummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
244		835	NW	A001	Adenau (L10)	AS Lommersdorf (L115z)	N 4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Enfällt (kein Bedarf)	Land hat die Alternative Optimierung der bestehenden B 51 für den überregionalen Verkehr nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt ggf. neu anzumelden. Zudem ist die Flächeninanspruchnahme des projektes immens groß, das Flächenziel der Bundesregierung ist gefährdet. Auch das Umweltbundesamt fordert einen Verzicht auf das Projekt.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
245		836	NW	A 001	AS Lommersdorf (L 115z)	AS Blankenheim (B 51)	N 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)434	entfällt; Dialogverfahren mit Prüfung der Netzlösung	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
246		836	NW	A001	AS Lommersdorf (L115z)	As Blankenheim	N 4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land hat die Alternative Optimierung der bestehenden B 51 für den überregionalen Verkehr nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
247		851	NW	A003	Köln/Niehl	AK Leverkusen	E 8	FD-E	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Veränderung der Trassenwahl (Tunnel statt Brücke)	Leverkusen ist einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte in Deutschland. Hier kreuzen sich u.a. die stark befahrenen Autobahnen A-1 und A-3. Entsprechend hoch ist die Belastung durch Lärm und gesundheitsschädliche Emissionen. Die A-1 durchschneidet die Stadt zwischen dem Leverkusener Autobahnkreuz und der Rheinbrücke in Stelzenlage. Der Bundesverkehrswegeplan sieht nun eine Verbreiterung der A-1 auf 8-Spuren vor. Sollte dies in Form einer neuen, noch gigantischeren Stelze geschehen, käme dies einer städtebaulichen Katastrophe gleich – der bereits bestehende Riss durch die Stadt würde verbreitert und bis ins nächste Jahrhundert zementiert. Die Lebensqualität in Leverkusen und die Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt würden darunter über mehrere Generationen hinweg deutlich leiden. Daher fordert der Rat der Stadt mit überwältigender Mehrheit einen Autobahntunnel zwischen dem Autobahnkreuz und der Rheinbrücke. Der Bundesverkehrswegeplan macht zum Thema Tunnel- oder Stelzenführung keine Aussage – die für den Gesamtausbau vorgesehenen Finanzmittel in Höhe von 860 Mio. (von Köln-Niehl bis zum Leverkusener Kreuz incl. neuer Rheinbrücke) lassen jedoch nur den Bau einer großen Stelze nicht aber eines Tunnels zu.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
248	878	870	NW	A 033 B 061	AS Bielefeld-Zentrum	AS Borgholzhausen (inkl. Zubringer Ummeln)	N 4/N 3	FD	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt. Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung. Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
249	884	876	NW	A 040	AD Bochum-West (A 448)	AK Bochum (A 43)	E 6	VB-E	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.	Zust.	Zust.	Enth.	Zust.	**Zust.**
250		887	NW	A 044	Essen-Ruhrallee-tunnel	(L 925 - AS E.-Bergerhausen (A 52))	N 4	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 1	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
251	905	897	NW	A 045	AS Lüdenscheid-Süd	AS Lüdenscheid	E 6	VB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt.	Zust.	Zust.	Enth.	Zust.	**Zust.**
252	906	898	NW	A 045	AS Lüdenscheid	AS Lüdenscheid-Nord	E 6	VB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt.	Zust.	Zust.	Enth.	Zust.	**Zust.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetzentw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschussdrucksachennummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
253		902	NW	A045	AS Haiger/Burbach	AS Wilnsdorf	E 6	VB-E	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Hohe Flächeninanspruchnahme gefährdet Flächenziel der Bundesregierung - Umweltbundesamt fordert ebenfalls Streichung.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Ablehn.	**Ablehn.**
254		909	NW	A 046	AS Hemer (B 7)	AS Menden (B 515)	N 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 2	entfällt; Dialogverfahren mit Prüfung der Netzlösung	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
255		909	NW	A046	AS Hemer (B7)	AS Menden	N 4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land hat die Alternativen Optimierung des bestehenden Straßennetzes, die so genannte Null-Plus-Variante, sowie Ausbau der Oberen Ruhrtalbahn und Reaktivierung der Oesetalbahn nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
256		915	NW	A 052	AK Breitscheid (A 3)	AS Essen-Rüttenscheid (B 224)	E6	VB-E	DIE LINKE. Adrs. 18(15)445 Umdruck 1	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
257		916	NW	A 052	AD Essen-Ost (A 40)	AK Essen-Nord (A 42)	N 6	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 3	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
258	925	917	NW	A 052	AK Essen-N	s AK Essen/Gladbeck	E 4	VB-E	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.	Zust.	Zust.	Enth.	Ablehn.	**Zust.**
259	926	918	NW	A 052	s AK Essen/Gladbeck	AK Essen/Gladbeck	E 4	VB-E	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
260		919	NW	A 052	AK Essen/Gladbeck (A 2)	AS Gelsenkirchen-Buer	E 4	VB-E	DIE LINKE. Adrs. 18(15)445 Umdruck 2	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
261	927	919	NW	A 052	AK Essen/Gladbeck (A 2)	AS Gelsenkirchen-Buer	E 4	VB-E	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung. Die Einstufung der Dringlichkeit als „VB-E“ erfolgt zum Zweck der Kennzeichnung eines stauanfälligen Streckenabschnitts im Zusammenhang mit dem AK Essen/Gladbeck (A 52/A 2).	Zust.	Zust.	Ablehn.	Enth.	**Zust.**
262	945	937	NW	A 061a	AK Wanlo (A 46)	AK Mönchengladbach (A 52)	E 6	WB*	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Enth.	**Zust.**
263		938	NW	A445	AS Werl-N	AS Hamm/Rhynern	N 4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	land hat die Alternativen verkehrslenkende Maßnahmen und sofortige Einführung Lkw-Maut auf B 63 für überregionalen Verkehr sowie zeitliche Einschränkungen für überregionalen Lkw-Verkehr sowie Prüfung von Umbaumaßnahmen an den Ortsdurchfahrten der B 63 nicht ausreichend geprüft und den bereits erfolgter 6-spurigen Ausbau der A 1, A 2 und A 44 und Ausbau des Kamener Kreuzes nicht ausreichend berücksichtigt. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
264		946	NW	B 001	Horn/ Bad Meinberg	Barntrup	N 2/3	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 4	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
265		946	NW	B001	Horn/Bad Meinberg	Barntrup	N2/3	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Hohe Flächeninanspruchnahme gefährdet Flächenziel der Bundesregierung - Umweltbundesamt fordert ebenfalls Streichung.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
266		948	NW	B 007	Menden	Wimbern	N 3	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 2	entfällt; Dialogverfahren mit Prüfung der Netzlösung	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetzentw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschussdrucksachennummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
267		949	NW	B 007	Wimbern	Arnsberg (OU Wickede)	N 3	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 2	entfällt; Dialogverfahren mit Prüfung der Netzlösung	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
268		952	NW	B 008	Dinslaken (A 59)	Wesel (B 58)	N 2/4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 5	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
269		952	NW	B 008	Dinslaken (A 59)	Wesel (B 58)	N 2/4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)445 Umdruck 3	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
270	960	952	NW	B008	Dinslaken (A 59)	Friedrichsfeld (K 12)	N2	VB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Frühes Planungsstadium.	Zust.	Zust.	Zust.	Ablehn.	**Zust.**
271		953	NW	B 008	OU Hennef/ Uckerath		N 3	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 6	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
272		954	NW	B 009	Westtangente Krefeld	(B 57 - B 9)	N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 7	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
273	962	954	NW	B 009	Westtangente - Krefeld	(B 57 - B 9)	N 2	VB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Frühes Planungsstadium.	Zust.	Zust.	Zust.	Ablehn.	**Zust.**
274		956	NW	B 051	OU Bergisch-Born (B 51)		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 13	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
275		959	NW	B 054	OU Kierspe	(Lauseberg-aufstieg)	N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 8	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
276		973	NW	B 056	Jülich	AS Düren (A 4)	E 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 9	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
277		977	NW	B 056	Bonn/ Hardtberg	Birlinghoven/ Dambroich	N 4	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 10	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
278		977	NW	B 056	Bonn/ Hardtberg	Birlinghoven/ Dambroich	N 4	WB*	DIE LINKE. Adrs. 18(15)445 Umdruck 4	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
279		985	NW	B 058	OU Ahlen		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 11	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
280		988	NW	B 061	Rheda-Wiedenbrück (A 2)	Bielefeld/ Ummeln	E 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 12	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
281		989	NW	B 061	Bad Oeynhausen	Dehme (Vorm Berg)	N 2	WB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 12	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetzentw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschussdrucksachennummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
282		991	NW	B 062n	OU Erndtebrück		N 2/3	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)449	entfäll	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
283		991	NW	B062n	OU Erndtebrück		N2/3	WB*	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land hat die Alternative des bestandsnahen Ausbaus der B 62 / B 508, ggf. auch Optimierung bestehender Schienenstrecken nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
283a	999	991	NW	B 062n	OU Erndtebrück		N 2/3	WB*	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	VB	Hohe raumordnerische Bedeutung.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
284		993	NW	B 064	Münster	Rheda-Wiedenbrück (B 481-A 2)	N 3+E 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 13	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
285		993	NW	B064	Münster	Rheda-Wiedenbrück (B 481 - A 2)	N3+E4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Kostenschätzung und damit das Nutzen-Kosten-Verhältnis unrealistisch. Immense Flächeninanspruchnahme inakzeptabel. Einige der Ortsumfahrungen werden nicht die Ortsdurchfahrten entlasten. Alternativenprüfung hat nicht stattgefunden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
286		994	NW	B064	Brakel	Holzminden	N2/3	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Hohe Flächeninanspruchnahme gefährdet Flächenziel der Bundesregierung - Umweltbundesamt fordert ebenfalls Streichung.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Ablehn.	**Ablehn.**
287		995	NW	B 065	Stirpe-Ölingen (B 51)	Bad Nenndorf (A 2)	N 2/3	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 14	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
288		995	NW	B065	Stirpe-Ölingen (B 51)	Bad Nenndorf (A 2)	N2/3	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Hohe Flächeninanspruchnahme gefährdet Flächenziel der Bundesregierung - Umweltbundesamt fordert ebenfalls Streichung.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
289		996	NW	B 066	Lage	Lage - Lemgo (B 238a - B 238n)	N3		BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 15	Entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
290		997	NW	B 066	Bielefeld		N 4	WB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 16	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
291		997	NW	B 066	Bielefeld		N 4	WB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)445 Umdruck 5	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
292	1011	1003	NW	B 083	Würgassen	Beverungen	N 2	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Fortsetzung des fortgeschrittenen Planungsprozesses (Vorentwurf in Bearbeitung).	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
293	1012	1004	NW	B 083	OU Stahle		N 2	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Verbesserung der innerörtlichen Situation.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
294		1007	NW	B 221	OU Unterbruch		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 17	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
295		1010	NW	B 225	OU Alt-Marl		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 18	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
296		1010	NW	B 225	OU Alt-Marl		N 2	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)445 Umdruck 6	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetzentw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschussdrucksachennummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
297		1011	NW	B 229	OU Neuenrade		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 19	neu prüfen	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
298		1012	NW	B 229	OU Balve		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 19	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
299		1016	NW	B 238	Lemgo	Bad Eilsen (B 66 - A 2)	N 2/4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 20	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
300		1017	NW	B 239	Lage	Herford/Bad Salzuflen (A 2)	N 3	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 15	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
301		1018	NW	B 239	Herford-Kirchlengern	(w L 545 - L 782)	N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 21	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
302		1019	NW	B 239	S-OU Lage	(B 66-B 239 S)	N 3	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 15	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
303		1019	NW	B 239	S-OU Lage (B 66-B 239 S)		N 3	VB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Das Projekt wird aufgehoebn, da es sich vollständig mit dem Projekt in der laufenden Nummer 1017 (Gesetzesentw. Drs. 18/9523) überschneidet.	Zust.	Zust.	Zust.	Zust.	**Zust.**
450	1046	1039	NW	B 482	Porta Westfalica	(L 780 - L 764)	N 3	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401neu	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
304		1041	NW	B 483	OU Schwelm		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 22	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
305		1042	NW	B 484	OU Overath		N 2/3	WB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 23	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
306		1043	NW	B 508n	Schameder	Frankenberg	N 3	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 24	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
307		1044	NW	B 508n	T-OU Kreuztal	(Querspange)	N 3	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 24	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
308		1044	NW	B508n	T-OU Kreuztal	(Querspange)	N 3	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land hat die Alternative des bestandsnahen Ausbaus der B 62 / B 508, ggf. auch Optimierung bestehender Schienenstrecken nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
309		1045	NW	B 508n	OU Kreuztal-Ferndorf		N 2/3	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 24	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetzentw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschussdrucksachennummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
310		1045	NW	B508n	OU Kreuztal-Ferndorf		N2/3	WB*	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land hat die Alternative des bestandsnahen Ausbaus der B 62 / B 508, ggf. auch Optimierung bestehender Schienenstrecken nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
311	1052	1045	NW	B 508n	OU Kreuztal-Ferndorf		N 2/3	WB*	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	VB	Hohe raumordnerische Bedeutung.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
312		1046	NW	B 508n	OU Hilchenbach		N 2/3	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 24	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
313		1046	NW	B508n	OU Hilchenbach		N2/3	WB*	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land hat die Alternative des bestandsnahen Ausbaus der B 62 / B 508, ggf. auch Optimierung bestehender Schienenstrecken nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
314	1053	1046	NW	B 508n	OU Hilchenbach		N 2/3	WB*	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	VB	Hohe raumordnerische Bedeutung.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
315		1047	NW	B 513	OU Harsewinkel		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 25	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
316		1048	NW	B 516	OU Ense/Ruhne		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 26	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
317		1050	NW	B 528	S-OU Kamp-Lintfort		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)433 Umdruck 27	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
	Rheinland-Pfalz															
318		1052	RP	A001	As Kehlberg (B410)	AS Adenau (L10)	N 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)448	Entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
319		1052	RP	A001	As Kehlberg (B410)	AS Adenau (L10)	N 4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land hat die Alternative Nutzung vorhandener, gut ausgebauter B 51 (E 24) und Ausweisung als Teilstück der A 1, ggf Optimierung, nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
320		1053	RP	A 001	AS Adenau (L10)	AS Lommersdorf (L115z) (Anteil RP)	N 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)434	entfällt; Dialogverfahren mit Prüfung der Netzlösung		Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
321		1053	RP	A001	AS Adenau (L10)	AS Lommersdorf (L115z) (Anteil RP)	N 4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land hat die Alternative Nutzung vorhandener, gut ausgebauter B 51 (E 24) und Ausweisung als Teilstück der A 1, ggf Optimierung, nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
322		1059	RP	A 060	AD Mainz	AK Mainz-S	E 6	VB-E	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)415 Umdruck 1	4+2 Lösung überprüfen i. e. s. Antrag		Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
323	1077	1070	RP	A 643	AK Schiersteiner Kreuz	Rheinbrücke Schierstein - AD Mainz	N 6 + E 6	FD	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.	Zust.	Zust.	Enth.	Zust.	**Zust.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetz-entw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bau-ziel	Dring-lichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschuss-drucksachen-nummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
324		1073	RP	B 010	Hinterweiden-thal	Hauenstein	E 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)415 Umdruck 2	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
325		1073	RP	B010	Hinterweidenthal	Hauenstein	E 4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land hat die Alternativen Erweiterung der parallel verlaufenden Queichtalbahn auf zwei Gleise, verbunden mit Elektrifizierung dieser Strecke, weiträumige Verkehrslenkung über die parallel verlaufende, teilweise im sechsspurigen Ausbau befindliche A 6 und die französische A 4, Optimierungsmaßnahmen an den Anschlussstellen der B 10 nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
326		1074	RP	B 010	Hauenstein	Wellbachtal (B 48)	E 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)415 Umdruck 2	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
327		1074	RP	B010	Hauenstein	Wellbachtal (B 48)	E 4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land hat die Alternativen Erweiterung der parallel verlaufenden Queichtalbahn auf zwei Gleise, verbunden mit Elektrifizierung dieser Strecke, weiträumige Verkehrslenkung über die parallel verlaufende, teilweise im sechsspurigen Ausbau befindliche A 6 und die französische A 4, Optimierungsmaßnahmen an den Anschlussstellen der B 10 nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
328		1075	RP	B 010	Wellbachtal (B 48)	AS Annweiler-O	E 4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)415 Umdruck 2	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
329		1075	RP	B010	Wellbachtal (B 48)	AS Annweiler-O	E 4	WB*	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land hat die Alternativen Erweiterung der parallel verlaufenden Queichtalbahn auf zwei Gleise, verbunden mit Elektrifizierung dieser Strecke, weiträumige Verkehrslenkung über die parallel verlaufende, teilweise im sechsspurigen Ausbau befindliche A 6 und die französische A 4, Optimierungsmaßnahmen an den Anschlussstellen der B 10 nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
330		1076	RP	B 010	AS Annweiler-O	Godramstein	E 4	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)415 Umdruck 2	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
331		1076	RP	B010	AS Annweilter-O	Godramstein	E 4	WB*	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land hat die Alternativen Erweiterung der parallel verlaufenden Queichtalbahn auf zwei Gleise, verbunden mit Elektrifizierung dieser Strecke, weiträumige Verkehrslenkung über die parallel verlaufende, teilweise im sechsspurigen Ausbau befindliche A 6 und die französische A 4, Optimierungsmaßnahmen an den Anschlussstellen der B 10 nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
332		1077	RP	B 010	Godramstein	Landau (A 65)	E 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)415 Umdruck 2	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetzentw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschussdrucksachennummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
333		1077	RP	B010	Godramstein	Landau (A65)	E 4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land hat die Alternativen Erweiterung der parallel verlaufenden Queichtalbahn auf zwei Gleise, verbunden mit Elektrifizierung dieser Strecke, weiträumige Verkehrslenkung über die parallel verlaufende, teilweise im sechsspurigen Ausbau befindliche A 6 und die französische A 4, Optimierungsmaßnahmen an den Anschlussstellen der B 10 nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
334a		1079	RP	B 036	Wörth am Rhein (B 9)	Karlsruhe	N 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)406	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
334b		1079	RP	B 036	Wörth am Rhein (B 9)	Karlsruhe	N 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)406	Sechsstreifige Ersatzbrücke für die vierstreifige Rheinbrücke (Teil RP)	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	**Ablehn.**
335	1091	1084	RP	B 041n	OU Martinstein		N 2	WB*	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	VB	Hohe Verkehrsbelastung.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
336		1087	RP	B048n	OU Klingenmünster		N 2	WB*	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Enfällt (kein Bedarf)	Land hat die Alternativen Nullvariante bzw. die Variante A (kleine, ortsnahe Umgehung) nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
451	1090	1083	RP	B 041n	OU Niederbrombach - Oberbrombach	und Rötsweiler	N 2	WB*	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
337		1093	RP	B 051n	Westumfahrung Trier		N 2/4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)415 Umdruck 3	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
338		1093	RP	B051n	Westumfahrung Trier		N2/4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Hohes Umweltrisiko entgegen dem PRINS-Dossier (Bewertung 2003 wurde nicht aktualisiert). Das Land möchte dieses Projekt nicht.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
339	1108	1101	RP	B 255n	OU Rothenbach	und OU Langenhahn	N 3	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Stärkung einer übergeordneten Verbindung.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
340		1110	RP	B271n	Grünstadt	Bad Dürkheim	N 2	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Hoher Flächenverbrauch gefährdet die Flächenziele der Bundesregierung - Umweltbundesamt fordert ebenfalls Streichung.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
341		1113	RP	B414n	OU Kirburg		N 2	WB*	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Enfällt (kein Bedarf)	Land hat die Alternativen Null- bzw. Null-Plus-Variante (Optimierung und Umbau der Ortsdurchfahrt) nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
342	1121	1114	RP	B 414n	OU Nister-Möhrendorf		N 3	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Stärkung einer übergeordneten Verbindung.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
343		1120	RP	B427	OU Bad Bergzabern		N 2	FD	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land hat die Alternativen Herabstufung der B427 aufgrund der geringen Verkehrsbelastung (ca. 5.500 DTV/24h) zur Landesstraße und Beibehaltung des LKW-Nachtfahrverbotes nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
	Saarland															

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetz-entw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bau-ziel	Dring-lichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschuss-drucksachen-nummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
344		1122	SL	A 001	A 1	A 623	N 4	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)423 Umdruck 1	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
345		1130	SL	B 423	OU Schwarzenbach	und OU Schwarzen-acker	N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)423 Umdruck 2	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
	Sachsen															
346	1139	1132	SN	A 072	AS Zwickau-Ost	AS Stollberg-West	E 6		Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.	Zust.	Zust.	Enth.	Zust.	**Zust.**
347	1139	1132	SN	A 072	AS Stollberg-West	AS Chemnitz-Süd	E 6		Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Der Knotenpunkt ist einheitlich gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) zu bezeichnen.	Zust.	Zust.	Enth.	Zust.	**Zust.**
348		1141	SN	B 087n	Leipzig (A 14)	Löhsten (Lgr. SN/BB)	N 2/4	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)431-Umdruck 1	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
349		1141	SN	B 087n	Leipzig (A 14)	Löhsten (Lgr. SN/BB)	N 2/4	WB*	DIE LINKE. Adrs. 18(15)438	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
350	1148	1141	SN	B 087n	Leipzig (A 14)	Löhsten (Lgr. SN/BB)	N 2/3/4	WB*	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
351	1149	1142	SN	B 092	A 72, AS Plauen-Süd	Plauen	E 4	WB*	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung war entsprechend der Projektplanung redaktionell zu korrigieren und den Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Bundesautobahnen (RWBA 2000) entsprechend zu bezeichnen.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
352		1145	SN	B 095	OU Wiesa/ Schönfeld		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)431-Umdruck 2	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
353		1146	SN	B 095	OU Thum/ Ehrenfrieders-dorf		N 2/3	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)431-Umdruck 3	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
354	1154	1147	SN	B 095	OU Burkhardtsdorf		N 2	WB*	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung. In der Projektbezeichnung OU Burghardtsdorf ist die gestrichene Bezeichnung „Chemnitz-Harthau“ vollständig mit umfasst.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
355		1150	SN	B 098	Riesa	A 13	N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)431-Umdruck 4	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
356		1153	SN	B 101	Scheibenberg - Annaberg-Buchholz		N 2	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	entfällt	Entfällt zugunsten der Teilprojekte.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Zust.	**Zust.**
357	1161	1153	SN	B 101	OU Schlettau	und OU Annaberg-Buchholz	N 2		Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Verbesserung einer grenznahen Verbindung.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
358		1154	SN	B 101	OU Wolkenstein		N 2/3	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)431-Umdruck 5	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
359		1158	SN	B 101	OU Freiberg		N 2/3	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)431-Umdruck 6	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetzentw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschussdrucksachennummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
360	1166	1158	SN	B 101 B 173	OU Freiberg		N 2 / 3	VB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
361	1167	1159	SN	B 101	Neu-/ Ausbau südlich Siebenlehn		N 2	VB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Projekt wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
362		1164	SN	B 156	OU Malschwitz/ Niedergurig	(B 156 (Spree)) - Abzw. Briesing	N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)431-Umdruck 7	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
363	1172	1164	SN	B 156	OU Malschwitz/Niedergurig		N 2	VB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Bei der Streichung der Wörter und Zahlen "B - 156 (Spree) - Abzw. Briesing" handelt es sich um eine redaktionelle Anpassung, da der gestrichene Abschnitt in dem Projekt OU Malschwitz/Niedergurig vollständig enthalten ist.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
364	1173	1165	SN	B 156	OU Bluno		N 2	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Verbesserung der innerörtlichen Situation.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
365	1176	1168	SN	B 169	A 14, AS Döbeln-Nord	Salbitz	N 3	VB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
366	1181	1173	SN	B 173	Plauen	A 72, AS Plauen-Ost	E 4	VB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
367		1174	SN	B 173	OU Oederan		N 2	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)431-Umdruck 8	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
368		1176	SN	B 174	Reitzenhain	AS Chemnitz-Ost	N 2/4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)431-Umdruck 9	VB	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Enth.	Zust.	**Ablehn.**
369		1176	SN	B174	Reitzenhain	AS Chemnitz-Ost	N 2/4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Hoher Flächenverbrauch - Umweltbundesamt fordert ebenfalls Streichung um das Flächenziel der Bundesregierung zu erreichen.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
370			SN	B 174	OU Großolbersdorf/Hohndorf		N 3	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)431-Umdruck 9	VB	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Enth.	Zust.	**Ablehn.**
371			SN	B 174	Reitzenhain		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	VB	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Enth.	Zust.	**Ablehn.**
372			SN	B 107	Südverbund Chemnitz	Ebersdorf	N 3/4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)431-Umdruck 9	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
373			SN	B 107	Ebersdorf	A 4 AS Chemnitz Ost	N 3	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)431-Umdruck 9	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
374	1184	1176	SN	B 174 B 107	Reitzenhain	A 4, AS Chemnitz-Ost	N 2/3/4	VB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt. Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Enth.	**Zust.**
375	1185		SN	B 175	OU Waldenburg	(2. BA)	N 2		Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB	Aufnahme in den Bedarfsplan wegen nachgewiesener Wirtschaftlichkeit (NKV=1).	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
376	1187	1178	SN	B 175	Ausbau w Glauchau		E 4	VB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetz-entw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bau-ziel	Dring-lichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschuss-drucksachen-nummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
377		1178	SN	B 175	AS Glauchau Ost (B 93)	w Glauchau (B 175)	E 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)431-Umdruck 10	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
378	1188	1179	SN	B 178	Zittau	Niederoderwitz	N 3	FD	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektplanung. Es erfolgt eine nachrichtliche Änderung der Projektbezeichnung entsprechend des Streckenverlaufes von Süd nach Nord	Zust.	Zust.	Ablehn.	Enth.	**Zust.**
379		1181	SN	B 180	OU Oberlungwitz		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)426 Umdruck 1	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
380		1181	SN	B 180	OU Oberlungwitz		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)431 Umdruck 11	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
381	1192	1183	SN	B 181	Neu-/Ausbau w Leipzig		N 4 + E 4	VB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
382	1193	1184	SN	B 182	OU Strehla		N 2	WB*	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	VB	Verbesserung der innerörtlichen Situation.	Zust.	Zust.	Enth.	Ablehn.	**Zust.**
	Sachsen-Anhalt															
383		1188	ST	A 014	AS Dahlenwars-leben	Wittenberge (Lgr. ST/BB)	N 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)409-Umdruck 1	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
384		1188	ST	A 014	AS Dahlenwars-leben	Wittenberge (Lgr. ST/BB)	N 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)426-Umdruck 1	entfällt i. e. s. Antrag	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
385		1190	ST	A 143	AS Halle/Neustadt	AD Halle-N	N 4	FD	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)426 Umdruck 2	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
386		1191	ST	B 001	OU Burg		N 3	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)426 Umdruck 3	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
387		1198	ST	B006n	AS B 6n (A 9)	B 184	N 4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Zerstörung des Muldentals	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
388		1200	ST	B007	OU Kretzschau	Döschwitz (B 180)	N 2	WB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Hoher Flächenverbrauch - Umweltbundesamt fordert ebenfalls Streichung.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
389	1210	1201	ST	B 027	TOU Hüttenrode		N 2	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Schaffung einer sichereren Streckenführung.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Zust.	**Zust.**
452	1215	1206	ST	B 071n	A 14	Haldensleben	N3	VB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401neu	redaktionelle Änderung	Das Bauziel wird angepasst und konkretisiert.	Zust.	Zust.	Enth.	Ablehn.	**Zust.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetzentw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschussdrucksachennummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
390		1207	ST	B079	OU Athenstedt		N 2	WB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Veränderung der Trassenwahl	Die zukünftige Ortsumfahrung muss südlich Athenstedts verlaufen, wie es auch im Regionalen Entwicklungsplan für die Planungsregion Harz vorgesehen ist. Gegen den nördlichen Verlauf sprechen die Inanspruchnahme von Flächen innerhalb eines Landschaftsschutzgebietes, eines Vorbehaltsgebietes für Tourismus und Erholung sowie eines Vorbehaltsgebietes für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems (siehe Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Harz). Des Weiteren bietet sich der südliche Verlauf an, da sich auch das für Störungen durch Verkehr unanfällige Gewerbegebiet des Ortes im Süden befindet. (Stadt Halberstadt)	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
391		1211	ST	B081	Halberstadt	AS Heimburg (B 6n)	E 4	WB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	E 3	Um der kulturlandschaftlichen Bedeutung des Naturraumes gerecht zu werden und um die Kosten gering zu halten, wird anstatt einer Erweiterung auf vier Fahrspuren ein dreispuriger Ausbau mit wechselnden Überholspuren vorgeschlagen. (Sadt Halberstadt)	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
392		1217	ST	B 087	Naumburg	Lgr. ST/TH	N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)426 Umdruck 4	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
393		1217	ST	B087	Naumburg	Lgr. ST/TH	N 2	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Mit nur 6.000 Kfz/Tag in der Prognose für 2030 liegt die Verkehrsbelastung noch unter der heutigen und ist somit auf den bestehenden Straßen abwickelbar. Die Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrten ist gering. In de Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung Prognose 2020 (PTV AG 2007) heißt es: "Die Entlastungswirkung der Neubaumaßnahme auf die innerstädtischen bereichen der Städte Bad Kösen und Naumburg ist gering. Der Grund ist das generell geringe Verlagerungspotenzial in dieser Relation und der (...) geringe Anteil von weiträumigen Verkehr in beiden Städten." Das Projekt hat einen hohen Flächenverbrauch - das Umweltbundesamt fordert daher ebenfalls die Streichung.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
394		1221	ST	B 107	OU Oranienbaum		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)426 Umdruck 5	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
395		1225	ST	B 180	OU Farnstädt		N 2/3	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)426 Umdruck 6	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
396		1226	ST	B 180	OU Aschersleben/ Süd	Quenstedt	N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)426 Umdruck 7	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
397		1227	ST	B 181	OU Zöschen-Wallendorf	Merseburg	N 3	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)426 Umdruck 8	wird ersetzt durch: "OU Zöschen-Wallendorf - Merseburg" und ergänzende Fußnote: "Flächensparende Trassierung und Verzicht auf zusätzliche Saalequerung.“" i. e. s. Antrag	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Enth.	Zust.	**Ablehn.**
398		1227	ST	B181	OU Zöschen-Wallendorf	Merseburg	N 3	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Hoher Flächenverbrauch - Umweltbundesamt fordert ebenfalls Streichung.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
399		1238	ST	B 187	OU Jessen	Mühlanger	N 3	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)426 Umdruck 9	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
400		1238	ST	B187	OU Jessen	Mühlanger	N 3	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Hoher Flächenverbrauch - Umweltbundesamt fordert ebenfalls Streichung.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetzentw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschussdrucksachennummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
401		1239	ST	B187	AS Coswig	Wttenberg	N 2/3	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Hoher Flächenverbrauch - Umweltbundesamt fordert ebenfalls Streichung.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
402	1250	1241	ST	B 188	OU Kloster Neuendorf/ OU Jävenitz	und OU Hottendorf	N 2	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Weit fortgeschrittener Planungstand (genehmigter Vorentwurf).	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
403	1253	1244	ST	B 190n	LGr. ST/NI	A 14	N 3	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Hohe raumordnerische Bedeutung.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
404		1250	SH	A 020	Glückstadt (B431)	Hohenfelde (A23)	N 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)418	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
405		1250	SH	A 020	Glückstadt (B431)	Hohenfelde (A23)	N 4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)439	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
406		1251	SH	A 020	Drochtersen (Trog Süd)	Glückstadt (B 431)	N 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)418	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
407		1251	SH	A 020	Drochtersen (Trog Süd)	Glückstadt (B 431)	N 4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)439	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
408		1252	SH	A 20	NW-Umfahrung Hamburg		N4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)439	Kein Bedarf	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
409		1254	SH	A021	AK Bargteheide	AK Schwarzenbek (A 21/A 24)	E 4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Enfällt (kein Bedarf)	Land hat die Alternativen Ausbau der Schienenstrecke Neumünster-Bad Oldesloe-Lübeck-Bad Kleinen sowie Ausbau der Schienenstrecke Lübeck (Büchen) – Lüneburg, ggf. auch Reaktivierung der Güterstrecke Ratzeburg-Zarrentin für den Güterverkehr und Geesthacht-Hamburg für Berufspendler in Betracht. Außerdem wurde von Hamburg der Ausbau der A 1 angemeldet. Diese Alternativen wurden nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Ablehn.	**Ablehn.**
410		1255	SH	A021	AK Schwarzenbek (A 24)	AD Geesthacht (A 25)	N 4	WB*	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land hat die Alternativen Ausbau der Schienenstrecke Neumünster-Bad Oldesloe-Lübeck-Bad Kleinen sowie Ausbau der Schienenstrecke Lübeck (Büchen) – Lüneburg, ggf. auch Reaktivierung der Güterstrecke Ratzeburg-Zarrentin für den Güterverkehr und Geesthacht-Hamburg für Berufspendler in Betracht. Außerdem wurde von Hamburg der Ausbau der A 1 angemeldet. Diese Alternativen wurden nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Ablehn.	**Ablehn.**
411		1256	SH	A021	AD Geesthacht (A 25)	AS Rönne	N4+E4	WB*	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land hat die Alternativen Ausbau der Schienenstrecke Neumünster-Bad Oldesloe-Lübeck-Bad Kleinen sowie Ausbau der Schienenstrecke Lübeck (Büchen) – Lüneburg, ggf. auch Reaktivierung der Güterstrecke Ratzeburg-Zarrentin für den Güterverkehr und Geesthacht-Hamburg für Berufspendler in Betracht. Außerdem wurde von Hamburg der Ausbau der A 1 angemeldet. Diese Alternativen wurden nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Ablehn.	**Ablehn.**
412		1258	SH	A 023	AS Tornesch	AS Eidelstedt	E 6	VB-E	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)419	entfällt; Anmerkung zur Prüfung der temporären Seitenstreifenfreigabe	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
413		1260	SH	A025n	OU Geesthacht		N2/4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land hat die Alternative Reaktivierung der Schienenstrecke Hamburg-Geesthacht nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Ablehn.	**Ablehn.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetzentw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschussdrucksachennummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
414		1262	SH	B005	Hattstedt	Bredstedt	N 2	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Land hat die Alternativen A 7-Ausbau, gegebenenfalls Optimierung der Querverbindungen nach Westen bzw. als B-Vorschlag die Prüfung der Variante 1 (zwischen Kilometer 12 und 16) sowie die Prüfung eines Einschnitts zwischen Kilometer 2 und 8 und einen Kreisverkehr im Norden von Bredstedt nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Ablehn.	**Ablehn.**
453	1281	1272	SH	B 431	Verlegung in Wedel		N 2	VB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401 neu	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.	Zust.	Zust.	Enth.	Zust.	**Zust.**
415	1284	1275	TH	A 004 A009	Ausbau Hermsdorfer Kreuz		KN	FD	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
416	1290	1281	TH	B 004	Sundhäuser Berge		E 4	WB*	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	VB	Hohe raumordnerische Bedeutung.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
417		1285	TH	B 007	Frohburg (A 72)	Zeitz (A 9)	N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)408 Umdruck 1	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
418		1285	TH	B007	Frohburg (A 72)	Zeitz (A 9)	N 2	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Enfällt (kein Bedarf)	Hoher Flächenverbrauch gefährdet die Flächenziele der Bundesregierung - Umweltbundesamt fordert ebenfalls Streichung.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
419		1286	TH	B 007	OU Meuselwitz		N 2	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)408 Umdruck 2	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
420		1289	TH	B 007	OU Weimar-Ost		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)408 Umdruck 3	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
421		1289	TH	B007	OU Weimar-Ost		N 2	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	WB*	Neuplanung OU Weimar notwendig, wegen ungelöster Umweltkonflikte (Vogelschutz) und einem schwierigem Planverfahren (Klagepotenzial). Ausbau der B 7 zwar wirtschaftlich, aber nur mit OU Weimar sinvoll.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
422		1290	TH	B 007	Nohra	Weimar	N 4/E 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)408 Umdruck 4	wird ersetzt durch„1290 TH B 7 - Nohra - Weimar - E 2/3 - Vordringlicher Bedarf" (Änderung des Bauziels auf E 2/3)	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Enth.	Zust.	**Ablehn.**
423		1290	TH	B007	Nohra	Weimar	N4/E4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	WB*	(siehe Projekt lfd. Nr. 1289) Neuplanung OU Weimar notwendig, wegen ungelöster Umweltkonflikte (Vogelschutz) und einem schwierigem Planverfahren (Klagepotenzial). Ausbau der B 7 zwar wirtschaftlich, aber nur mit OU Weimar sinvoll.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
424		1291	TH	B 007	Mönchen holzhausen	Nohra	N 4/E 4	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)408 Umdruck 5	wird ersetzt durch„1291 TH B 7 Mönchenholzhausen - Nohra E 2/3 Vordringlicher Bedarf" (Änderung des Bauziels auf E2/3)	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Enth.	Zust.	**Ablehn.**
425		1291	TH	B007	Mönchenholzhausen	Nohra	N4/E4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	WB*	(siehe Projekt lfd. Nr. 1289 und 1290) Neuplanung OU Weimar notwendig, wegen ungelöster Umweltkonflikte (Vogelschutz) und einem schwierigem Planverfahren (Klagepotenzial). Ausbau der B 7 zwar wirtschaftlich, aber nur mit OU Weimar sinvoll.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Enth.	**Ablehn.**
426	1302	1293	TH	B 019	B 87 n	OU Meiningen	E 4	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetzentw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschussdrucksachennummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
427	1305	1296	TH	B 019	OU Etterwinden		N 3	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Hohe städtebauliche Bedeutung.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
428	1306	1297	TH	B 019 B 088	Wutha-Farnroda		N 2	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Hohe städtebauliche Bedeutung.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
429		1298	TH	B019	OU Meiningen, 2. BA		N3/4	VB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Enfällt (kein Bedarf)	Alte Landesregierung hat die Alternative südliche Umfahrung von Helba, von Meiningen bis zur L 1140 bei Utendorf, verbunden mit geringeren Eingriffen nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt ggf. neu anzumelden.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
430	1307	1298	TH	B 019	OU Meiningen		N 3/4	VB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
431	1310	1301	TH	B 062 B 019	B 62/B 19 OU Bad Salzungen (4. und 5. BA)	und B 19 OU Witzelroda	N 2	FD	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
432		1303	TH	B 084	OU Bad Langensalza-Ost		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)408 Umdruck 6	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
433	1339	1305	TH	B 176	OU Sömmerda-West		N 2		Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Die Projektbezeichnung wird gemäß der Länderanmeldung redaktionell klargestellt	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
434		1306	TH	B 085	OU Buttelstedt		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)408 Umdruck 7	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
435		1311	TH	B 086	OU Bad Frankenhausen		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)408 Umdruck 8	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
436		1312	TH	B 086	OU Oldisleben		N 2	WB*	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ADrs. 18(15)408 Umdruck 9	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
437		1313	TH	B087n	Meiningen	Lgr. TH/HE (bzw. B 278)	N2/3	WB	DIE LINKE. Adrs. 18(15)430	Entfällt (kein Bedarf)	Alte Landesregierung hat die Alternative, den Verkehr zwischen der A 7 und A 71 von Bad Neustadt über die B 279 an eine neue A 7 Anschlussstelle zu führen, was die Prüfung von drei Einzelmaßnahmen zur Entlastung von Anwohnern und zur Verbesserung des Verkehrsflusses beinhaltet - OU Wegfurt (Bayern), OU Gersfeld-Altenfeld (Hessen), A 7 Anschlussstelle bei Döllbach - nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt ggf. neu anzumelden. Folgen der Maßnahme: Zerstörungen der Lebensräume verschiedenster Arten in Flora und Fauna, die Zerschneidung wertvoller Naturräume und Landschaften (etwa der Tauchaer Endmoräne), der Verlust von Lebensqualität und Naherholungsgebieten für die gesamte Region, die Versiegelung von 720.000 m² Fläche im Äquivalent von ca. 160 Fußballfeldern, die Vernichtung landwirtschaftlicher Nutzflächen und Gewerbeflächen und nicht zuletzt die Verschwendung von Steuergeldern in einer Größenordnung von mindestens 360 Mio Euro! Im Land Hessen wird die Fortsetzung der B 87n nicht mehr verfolgt.	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

Abstimmungsnummer	Lfd. Nr.	Lfd. Nr. Gesetz-entw. Drs. 18/9523	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bau-ziel	Dring-lichkeit Entwurf	einbringende Fraktion(en) und jeweilige Ausschuss-drucksachen-nummer (Adrs) des Antrags	Beantragte Änderung	Begründung	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B90/G	Ergebnis
438	1321	1313	TH	B 087n	Meiningen	Lgr. TH/HE (bzw. B 278)	N 3	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Enth.	**Zust.**
439	1333	1325	TH	B 092	OU Wolfsgefährt		N 3	WB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB*	Schaffung einer sichereren Streckenführung.	Zust.	Zust.	Ablehn.	Ablehn.	**Zust.**
440	1334	1326	TH		OU Zeulenroda		N 2	WB*	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	WB	Nur überregionale Netzfunktion.	Zust.	Zust.	Zust.	Zust.	**Zust.**
441	1349	1340	TH	B 247	OU Höngeda		N 4 + E 4	VB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.	Zust.	Zust.	Zust.	Enth.	**Zust.**
442	1350	1341	TH	B 247	OU Großengottern		N 4 + E 4	VB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
443		1342	TH	B 247	Ferna	Teistungen	N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)416	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**
444	1353	1344	TH	B 247	A 4	OU Schwabhausen	N 4 + E 4	VB	Fraktionen CDU/CSU/SPD ADrs. 18(15)401	redaktionelle Änderung	Es erfolgt eine Klarstellung des Bauziels gemäß der Projektanmeldung.	Zust.	Zust.	Enth.	Enth.	**Zust.**
445		1346	TH	B 249	OU Mühlhausen		N 2	VB	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Adrs. 18(15)408 Umdruck 10	entfällt	s. Antrag	Ablehn.	Ablehn.	Zust.	Zust.	**Ablehn.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte F

<u>Anlage 2</u> zu dem Bericht zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes –
Drs. 18/9523, 18/9853

Nummer	A-Drs. - Nummer	Fraktion	Seite
1	**18(15)429**	DIE LINKE.	1
2	**18(15)435** HH	DIE LINKE.	3
3	**18(15)436** HB	DIE LINKE.	6
4	**18(15)437** BB	DIE LINKE.	9
5	**18(15)438** SN	DIE LINKE.	11
6	**18(15)439** SH	DIE LINKE.	14
7	**18(15)440** BE - Umdruck 1-2	DIE LINKE.	17
8	**18(15)441** BW - Umdruck 1-2	DIE LINKE.	20
9	**18(15)442** HE - Umdruck 1-2	DIE LINKE.	24
10	**18(15)443** NI - Umdruck 1-3	DIE LINKE.	27
11	**18(15)444** BY - Umdruck 1-9	DIE LINKE.	42
12	**18(15)445** NW - Umdruck 1-6	DIE LINKE.	63

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)429

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

1. Die folgenden lfd. Nr. werden mit einem * gekennzeichnet: 25, 26, 160, 161, 164, 165, 192, 193, 194, 195, 245, 297, 388, 420, 427, 443, 444, 499, 685, 693, 702, 909, 916, 917, 918, 919, 938, 941, 948, 956, 977, 1027, 1044, 1045, 1046, 1052, 1073, 1074, 1075, 1076, 1077, 1079, 1188, 1189, 1250, 1251, 1252, 1254, 1255.

2. In den Erklärungen wird folgender Absatz angefügt:

„Zu den mit * gekennzeichneten netzrelevanten Projekten sind die von Verwaltungen oder Dritten vorgeschlagenen vernünftigen Alternativen im Rahmen von Dialogverfahren zu prüfen und deren Ergebnis dem Bundestag zur Entscheidung vorzulegen. Der Deutsche Bundestag würdigt diese Alternativen und wählt eine Vorzugslösung aus, die sodann die bisher in den vordringlichen Bedarf eingestellte Planung ersetzt. Für Ortsumfahrungen und andere Projekte mit überwiegend lokaler Wirkung sind vernünftige Alternativvorschläge vor Ort in Bürgerbeteiligungsverfahren und ggf. erweiterten Beteiligungsverfahren zu diskutieren und die Ergebnisse dem Bundestag vor dem Finanzierungsbeschluss zur Kenntnis zu bringen.“

Begründung

Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 muss erstmals die EU-rechtlich und bundesgesetzlich vorgeschriebene Strategische Umweltprüfung (SUP) angewendet werden. Demnach müssen „vernünftige Alternativen“ „ermittelt, beschrieben und bewertet“ werden. Geeignete Verfahren für die Erarbeitung von Alternativen sind erweiterte oder informelle Beteiligungsverfahren wie Dialogforen, Runde Tische oder Mediationsverfahren. Bei umstrittenen Schienenprojekten ermöglichten diese den Konsens über wichtige Infrastrukturmaßnahmen. Sie könnten so deren öffentliche Legitimation verstärken, die Planungen verbessern und die Umsetzung der Lösung beschleunigen.

Bei Fernstraßenprojekten wurden solche Verfahren bisher noch nicht angewandt. Die Bürgerinitiativen und Verbände, die sich intensiv beteiligten, wurden auf das offizielle Stellungnahmeverfahren verwiesen. Sie erhielten außer einer Eingangsbestätigung keine Antwort auf ihre Vorschläge. Dem

BVWP 2030 kann auch nicht entnommen werden, dass die durch Mitglieder der Öffentlichkeit vorgeschlagenen und teils konkret ausgearbeiteten Alternativen überhaupt näher betrachtet wurde. Einen gleichberchtigten Alternativenvergleich hat es damit nicht gegeben. Das Beteiligungsverfahren entsprach damit nicht den Kriterien einer „guten Beteiligung“ wie sie das „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung. Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) von 2014 oder die „Hinweise zur Beteiligung und Kooperation in der Verkehrsplanung“ der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, 2012) beschrieben haben. Die Beteiligung zum BVWP 2030 war weder transparent, noch ergebnisoffen, noch dialogisch, noch unparteiisch.

Der Ausfall der Alternativenprüfung auf Bundesebene war auch der Gegenstand einer Ende August vom Bund für Umwelt und Naturschutz bei der EU-Kommission eingereichten Beschwerde, die zu einem Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland führen kann.

Die guten Erfahrungen des Runden Tisches zur A 46 Hemer – Menden – Neheim in NRW im September 2013 zeigen, dass solche Alternativenprüfungen und Dialogverfahren innerhalb weniger Monate durchzuführen sind und zu mehr Rechtssicherheit für die weiteren Verfahrensschritte führen können. Durch die transparente Einbeziehung des Sachverstandes vor Ort können die Planungen verbessert, wesentlich höhere Akzeptanz und eine Beschleunigung der Umsetzung erreicht werden. Grundlage sollen in erster Linie die von Verbänden und Initiativen eingereichten Alternativvorschläge sein.

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)435

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
499	HH	A026		AK Hamburg-Süderelbe	AD/AS Hamburg-Stillhorn	N 4	Kein Bedarf

Begründung

Den folgenden Argumenten aus der „Position zur A26-Ost/Hafenquerspange im Bundesverkehrswegeplan 2030“ von Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V. vom 19. 8. 2016 schliessen wir uns hiermit an:

„1.Der Hafenverkehr braucht keine neue Autobahn

Die Einstufung der Autobahn in den vordringlichen Bedarf wird vor allem mit der Verbindung zum Seehafen Hamburg begründet. Die Planung war seit 2005 von einer jährlichen Steigerung des Containerumschlags um 10%, einer entsprechenden Steigerung des Hafenverkehrs sowie dem Neubau von ein bis zwei Containerterminals (CT) ausgegangen. Tatsächlich bleiben sowohl Containerumschlag als auch LKW-Verkehr auf den wichtigsten Hafenrouten seit 10 Jahren auf gleichem Niveau, die Terminal-Planungen wurden aufgegeben. Für 2015 waren für den Containerumschlag Hamburgs 18 Mio. TEU prognostiziert, es sind gerade einmal die Hälfte umgeschlagen worden. Dementsprechend sinken auch die für die A26-Ost prognostizierten LKW-Verkehrsstärken: Hamburg war bei der Planung für 2025 von ca. 13.000 LKW je Tag ausgegangen, im BVWP-Dossier des Bundesverkehrsministeriums werden für 2030 nun 5.100 LKW je Tag erwartet, von dem vielleicht 2-3.000 mit dem Hafen zu tun haben.

Die A26-Ost hat keine wesentliche Bedeutung für den Seehafen-Hinterlandverkehr. Eine Autobahn durch den Südteil des Hafens ist kein Ersatz für die über die Köhlbrandbrücke führende Haupt-Hafenroute, die im Koalitionsvertrag des SPD-Grünen-Senats zu Recht „Lebensader des Hafens“ genannt wird.

Diese Haupt-Hafenroute muss erhalten und verbessert werden: im Westen durch die Nachfolgelösung für die Köhlbrandbrücke, für die der Senat zu Recht eine finanzielle Unterstützung des Bundes anstrebt; im Osten durch eine getunnelte Südanbindung des Veddeler Damms an die A 252, wie sie bei der Olympiaplanung entwickelt wurde.

Für die Stärkung der Haupt-Hafenroute, nicht aber für eine A26-Ost, die für die Seehafenanbindung kaum Relevanz hat, braucht Hamburg Geld vom Bund.

2. Die A 26-Ost zieht Personenverkehr von der S-Bahn auf die Straße.

Nach der Beschreibung im BVWP-Dossier führt die A26-Ost zu 68 Mio. PKW-Kilometer/Jahr durch die Autobahn „induziertem Verkehr“ und von anderen Verkehrsträgern „verlagertem Verkehr“, also Verkehr, der ohne die neue Autobahn nicht auf der Straße wäre. Das ist fast so viel PKW-Verkehr, wie er für die A26-Ost veranschlagt ist.
Man sät Autobahnen und erntet mehr Motorisierten Individualverkehr (MIV), der die Straßen und Plätze im Ballungsraum Hamburg verstopft.
Im Wesentlichen würde dieser Verkehr von der parallelen S-Bahn auf die Autobahn abgezogen werden. Dies widerspricht diametral den von Hamburg formulierten Grundsätzen einer nachhaltigen, klimafreundlichen, stadtgerechten und verkehrssparsamen Gestaltung des Verkehrs.
Alternativen sind der Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) durch eine attraktivere und verstärkte S-Bahn und Regionalbahn (Metronom), eine bessere Anbindung der Stationen per Bus und Fahrrad sowie eine Verlängerung der U-Bahn 4 über Wilhelmsburg nach Harburg.

3. Die A26-Ost ist kein „Lückenschluss“ im Autobahnnetz.

Die Autobahn ist kein notwendiger „Lückenschluss“ zwischen A7 und A1, wie Hamburg in der Anmeldung der A26-Ost geschrieben hat. Hamburg und sein Hafen sind gut versorgt mit einem Autobahnnetz in alle Richtungen, das durch den derzeitigen Ausbau der A7 noch leistungsfähiger wird. Wenige Kilometer weiter südlich verknüpft zudem das Maschener Kreuz die A7 mit der A1. Die Erfahrung zeigt: Eine Großstadt wird besser über Autobahnen umfahren als durch Autobahnen durchschnitten. Sonst holt man sich immer mehr MIV mitten in die Stadt.

4. Eine zusätzliche Autobahn durch die Stadt gefährdet Wohnungsbau und Stadtentwicklung.

Die Bundesregierung hat zu Recht die noch im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans behauptete „sehr hohe städtebauliche Wirkung“ der A26-Ost gestrichen. Für die Bewohner der durch die Autobahn durchschnittenen Stadtteile Moorburg und Wilhelmsburg verschlechtern sich die Lebensbedingungen. Die Großsiedlung Kirchdorf-Süd mit 6000 Menschen wäre eingequetscht in ein Autobahndreieck. Keine Straße würde zurück gebaut. Selbst die gewisse Entlastung für die B73 in Harburg beseitigt aufgrund deren Lage neben der Bahn nicht deren Zerschneidungswirkung für Harburg.
Die Autobahn A26-Ost verhindert die innere Stadtentwicklung und dringend benötigten Wohnungsbau, wie ihn die IBA und die Handelskammer unmittelbar an (Hauland) bzw. auf der Trasse (südlich der Kornweide) vorgesehen haben.

5. Die A26-Ost gefährdet die Umwelt und den Klimaschutz.

Die vom Gesetz geforderte Strategische Umweltprüfung ist auf der Datengrundlage des BVWP nicht möglich. Zudem hat eine ernsthafte Prüfung von vernünftigen Alternativen nicht stattgefunden.
Alle Daten zum Schutz von Umwelt und Klima sprechen gegen die Autobahn. Es gibt entgegen der in der Anmeldung genannten Zielsetzung mehr Schadstoffbelastung, mehr CO2-Ausstoß, mehr Lärm und mehr Flächenverbrauch, weshalb u.a. das Umweltbundesamt den Bau dieser Autobahn A26-Ost ablehnt. Bei der überwiegend aufgeständerten Autobahn werden Lärm und Schadstoffe über Moorburg, Wilhelmsburg und Harburg verbreitet.
Naturschutz und Artenschutz werden durch die Autobahn erheblich gefährdet. NABU und BUND nehmen deshalb kritisch Stellung und erwägen zu Recht eine Klage gegen die A26-Ost.

6. Ein realistisches Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt eher unter 1,0 als bei 3.3.

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) ist im BVWP mit 3,3 beziffert. Tatsächlich ist der Nutzen auch nach den Regeln des BVWP zu hoch angesetzt, insb. bei dem mit fast 500 Millionen Euro behaupteten „impliziten Nutzen durch mehr Mobilität“.
Die genannten Kosten berücksichtigen weder Preissteigerungen noch die Regeln kostenstabilen Bauens. Zieht man als Referenzprojekt die neue Wilhelmsburger Reichsstraße heran – sie ist von der DEGES im Verbund mit der A26-Ost auf dem gleichen Baugrund geplant – und betrachtet deren Kostensteigerung bereits lange vor ihrer Fertigstellung von mit dem Bund vereinbarten 67 auf derzeit 235 Mio.€, ergibt sich

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

für die A26-Ost ein NKV unter 1,0.
Entsprechend Forderungen des Bundesrechnungshofs ist eine neue Plausibilisierung der Kosten erforderlich.

Resümee
1. Notwendig ist eine Neuberechnung der Kosten nach den Regeln des kostenstabilen Bauens und anhand der Erfahrungen mit dem parallelen Bauprojekt der B75 Wilhelmsburger Reichsstraße.
2. Erforderlich ist ein Sondergutachten zum „induzierten Verkehr“ und „impliziten Nutzen“ auf der A26-Ost.
3. Die Alternativen müssen vorangebracht werden: Planung einer Nachfolge der Köhlbrandbrücke mit Hilfe von Bundesmitteln, Anbindung des Veddeler Damms an die B75 durch einen Tunnel sowie Verstärkung der S-Bahn und Erweiterung des ÖPNV.“

Desweiteren führe diese Maßnahme zu einem hohen Flächenverbrauch – das Umweltbundesamt fordert deshalb ebenfalls deren Streichung.

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)436

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
490	HB	A281		Kattenturm	AS Bremen/Airport-Stadt	N 4	Kein Bedarf
491	HB	B006n		A 281	Bremen/Brinkum	N 4	Kein Bedarf
	HB	B006n		Neuenlander Str. (A 281)	AS Bremen/Brinkum (A 1)	N 4	Vordringlicher Bedarf

Begründung

Den folgenden Argumenten der Stellungnahme der „Vereinigung der Bürgerinitiativen für eine menschengerechte A 281“ im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan 2030 vom 25. 4. 2016 mit der Forderung nach Herausnahme der aufgeführten Projekte aus dem Plan sowie der Aufnahme der von der Bremer Bürgerschaft bevorzugten Variante für die B6n unter dem Flughafen hindurch Richtung Brinkum schliessen wir uns hiermit ausdrücklich an:

„Beide Teilprojekte sind in der im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans vorgesehenen Form aus unserer Sicht überflüssig und schädlich.

Die Autobahneckverbindung A 281 sollte vor allem zwei Zielen dienen:

1. Der Verbesserung der überregionalen Verkehrsbeziehungen in Süd-Nord bzw. Nord-Süd-Richtung zwischen der A 1 und der A 27 incl. einer Weserquerung und der besseren Erreichbarkeit der bremischen Wirtschaftszentren (z.B. Güterverkehrszentrum, Häfen, Airportstadt)

2. der Entlastung von Wohngebieten von Durchgangsverkehren.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

- Der Bauabschnitt 2.2 als Verbindung zwischen dem Bauabschnitt 2.1 und dem Autobahnzubringer Arsten leistet dazu keinerlei positiven Beitrag und ist für einen funktionierenden Autobahnring verzichtbar. Das bestätigt nicht zuletzt ein Sondergutachten von IVV Aachen aus dem Sommer 2014. Es ist daher für uns nicht nachvollziehbar, weshalb er ohne weitere Überprüfung als laufendes/fest disponiertes Projekt geführt wird. Nach der Grundkonzeption des Bundesverkehrswegeplans hätte er einer gesonderten Nutzen-KostenAnalyse unterzogen werden müssen. Sie wäre mit Sicherheit negativ ausgefallen. Ausnahmen sind nur bei Teilprojekten möglich,

- Die Bundesstraße 6 neu als Flughafenumfahrungsvariante, wie sie der gesamtwirtschaftlichen, umweltfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Bewertung bzw. Beurteilung und der Einstufung in den „vordringlichen Bedarf“ zugrunde gelegt wurde, ist von allen geprüften Trassenführungen mit Abstand die schlechteste für den Verkehr, die Umwelt und die benachbarten Wohngebiete. Das hat eine detaillierte Sensitivitätsanalyse an einem vom Bremer Verkehrssenator eingesetzten Runden Tisch in den Jahren 2008/2009 ergeben.

Die einzige Lösung, mit der im Bremer Süden und in der Verbindung zum Landkreis Diepholz und der Nachbargemeinde Stuhr ein wesentlicher und nachhaltiger Beitrag zur Erreichung der beiden o.g. Ziele der Autobahneckverbindung 281 geleistet wird, stand bis 2003 sogar im „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans: ein Bauabschnitt 5 unter der Start- und Landebahnverlängerung des Flughafens hindurch zur A 1 nach Brinkum.

Wir fordern, diese Trassenführung als 1. Hälfte des Bauabschnitts 2.2 bis zum ehemaligen Hornbachgelände und vierspuriger Bundesstraße 6 neu zur A 1 nach Brinkum wieder in den „vordringlichen Bedarf“ des BVWP 2030 aufzunehmen und auf den Bau einer Autobahn zum Zubringer Arsten zu verzichten. Der verbleibende stark reduzierte Verkehr zur A 1 Richtung Hamburg/Hannover kann an die bestehende Neuenlander Straße (B 6) angeschlossen und ohne weitere bauliche Maßnahmen über den Zubringer Arsten zur A 1 geleitet werden.

Diese Streckenführung wurde 2011 als „Variante 8“ an einem weiterem vom Bremer Verkehrssenator eingesetzten Runden Tisch mit Verwaltung, Planern, Bürgerschaftsfraktionen, Beiräten und Bürgerinitiativen detailliert mit untersucht und schnitt in allen inhaltlichen Zielfeldern am besten ab. Sie wurde jedoch zunächst nicht weiter verfolgt, weil zwar der Bauabschnitt 2.2 der A 281 im „vordringlichen Bedarf“ des geltenden Bundesverkehrswegeplans stand, die B 6n jedoch nur im „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“. Mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan und der Hochstufung der B 6n könnte eine „integrierte Planung“ erfolgen und umgesetzt werden. Sie ist aus Gründen der verkehrspolitischen Vernunft und Effizienz und auch rechtlich dringend geboten.

Denn: Mit der B 6n unter dem Flughafen hindurch Richtung Brinkum werden sämtliche vorhandenen Probleme auf der stark belasteten Neuenlander Str. beseitigt, der Verkehr auf der Kattenturmer Heerstraße halbiert sich und Wohngebiete in der Neustadt und Obervieland werden dauerhaft vom Verkehr entlastet. Ein Neubau des Bauabschnitts 2.2 bis zum Zubringer Arsten ist somit überflüssig.

Der Verzicht auf die Autobahn zum Zubringer Arsten bietet weitere Vorteile:

1. Es müssen keine Privatgrundstücke an der Neuenlander Straße in Anspruch genommen werden. Die betroffenen Grundeigentümer haben schon 2009 erfolgreich vor dem Bundesverwaltungsge-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

richt gegen den ersten Planfeststellungsbeschluss für den Bauabschnitt 2.2 geklagt. Sie wären auch nach einem zweiten Planfeststellungsbeschluss weiter klagebereit.

2. Der bestehende Tunnel zwischen Neuenlander Straße und Zubringer Arsten müsste während des Baus des Bauabschnitts 2.2 für mindestens 3 Jahre vollständig gesperrt und der gesamte Verkehr ebenerdig und ampelgesteuert an diesem Verkehrsbrennpunkt vorbei geführt werden. Staus und Zeitverluste für den Wirtschaftsverkehr und zehntausende von Berufspendlern, immense volkswirtschaftliche Verluste und Lärm- und Abgasbelastungen in den angrenzenden Wohngebieten wären vorprogrammiert. Der Flughafentunnel nach Brinkum könnte hingegen ohne Eingriffe in die bestehenden Verkehrsbeziehungen gebaut werden."

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)437

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
444	**BB**	**B096**		**Kreuz Oranienburg (A 10)**	**Lgr. BB/MV**	**N 2/4**	**Kein Bedarf**

Begründung

Die folgenden Argumente gegen die Maßnahmen stammen aus dem Gründungsmanifest der „Allianz Havelallee“ vom September 2016, denen wir uns anschließen. Die Allianz ist ein Zusammenschluß verschiedener Naturschutzverbände und Bürgerinitiativen.

„1. Die A20 ist die am wenigsten befahrenste Autobahn der gesamten Bundesrepublik. Beide Ostseeautobahnen (A20 und 24) kennen keine Staus. Sie brauchen definitiv keine Abkürzung über die B96 nach Berlin. Genau andersherum soll es sein: Die A20 wurde zur Entlastung der B96 gebaut. Wir wollen den schweren LKW-Verkehr von der B96 zurück auf die A20 verlagern, um eine menschen- und tourismusgerechte Verkehrsberuhigung auf der B96 herbeizuführen.
2. Die Havelallee ist die grüne Schlagader, die kaufkräftige und wiederkehrende Urlauber und Naturtouristen – insbesondere aus dem Ballungsraum Berlin – in die nördlichen Tourismusregionen Brandenburgs und Mecklenburg-Vorpom-merns bringt. Wir wollen Nordbrandenburg nicht zum Strassentransitland für Ostseeverkehr und internationalen Güterverkehr werden lassen.
3. Abgesehen von den grundsätzlichen falschen Anreizen für deutlich mehr LKW-Verkehr schadet die geplante Schnelltrasse dem Wirtschaftsstandort Brandenburg erheblich. So sollen zum Beispiel unberührte Naturschutzgebiete dem Transitverkehr zum Opfer fallen. Wir wollen den Wirtschaftsstandort oberes Havelland mit seinen nahezu einmaligen Naturparks und Erholungsgebieten stärken und nicht durch eine Transitschnelltrasse zerstören.
Wir fordern:
1. Planungserweiterung für den Umbau der B96 zur regional- und naturverträglichen Havelallee
2. Überprüfung des netzpolitischen Bedarfs der bisherigen Planungen
3. Schnellstmögliche Umsetzung der beschlossenen LKW-Maut
4. Einführung eines strategischen LKW-Nachtfahrverbots

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

5. Keine Genehmigung für Gigaliner (extraschwere LKWs mit Überlänge)
6. Umwidmung der A20/A11 zur Europastraße E251
7. Ortsverträgliche Verkehrsberuhigung der betroffenen Städte und Gemeinden in einem transparenten Bürgerdialog
8. Realisierung höhere Streckengeschwindigkeiten des Regionalzuges RE5 und Halbstundentaktung zu Spitzenzeiten für Pendler und Touristen.“

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)438

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1141	**SN**	**B087n**		**Leipzig (A 14)**	**Löhsten (Lgr. SN/BB)**	**N 2/4**	**Kein Bedarf**

Begründung

Die folgenden Argumente stammen aus der „Stellungnahme des BUND Bundesverbandes zum Bundesverkehrswegeplan 2030“ (ohne Datum) zu der geplanten Maßnahme. Wir schließen uns dieser Argumentation an.

„In dem Projektvorschlag ergeben sich auf verschiedenen Ebenen Probleme, die angegebene Bewertung transparent nachvollziehen zu können. Zunächst fehlt die der Dringlichkeitseinstufung zugrunde liegende Raumordnerische Einordnung. Weiter beruhen die Verkehrsprognosen nicht auf Grundabschätzungen des BVWP und somit sind sowohl die Notwendigkeit als auch das Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht ausreichend nachvollziehbar. Es fehlt an ausreichend belastbaren Erklärungen für den Neubau. Somit ist die Einstufung des Projektes nicht überzeugend dargelegt. Weiter fehlt eine ausreichende Einbeziehung der verfügbaren Alternativen. Dem gegenüber stehen eine
massive Zerschneidungs- und Umweltwirkung des Neubaus.

Anmerkung zu einzelnen Beurteilungsaspekten

- Verkehrsprognose:
Die in dem Projekt dargestellte Entwicklung der Verkehrsaufkommens ist nicht nachvollziehbar.
So wird im Bezugsfall von einer mittleren Kfz-Belastungen von 4.000 Kfz/Tag ausgegangen, im Planfall von 10.000 Kfz/Tag. Das ist eine Steigerung von 250% zwischen Bezugs- und Planfall.
Grundsätzlich ist geht der Anstieg des Verkehrsbedarfs um 250% weit an realen Erwartungen vorbei. So prognostiziert die dem Bundesverkehrsplans zugrundeliegende Verkehrsverflechtungs-prognose 2030 den Regionen zwischen Leipzig und um Cottbus eine Reduktion des motorisierten Verkehrs um zwischen 0% 10% und -10%-20%. Für den Güterverkehr auf der Straße für das Bundesland Sachsen geht sie von einer Steigerung von unter 0,7% aus.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Für das vorgeschlagene Teilprojekt *B 87 n Leipzig (A 14) - Eilenburg (Variante Nord)* decken sich die oben genannten Zahlen mit Schätzungen über einen Rückgang der Erwerbspersonen im Raum Torgau-Eilenburg um 29 Prozent bis 2020. Für den Teilabschnitt um Torgau und Eilenburg wird es höchstwahrscheinlich ebenfalls nicht zu einem weiteren Anstieg der Verkehrszahlen kommen, somit ist ein vierspuriger Neubau nicht mit Verkehrszahlen zu rechtfertigen.
Abgesehen von einer Überschätzung der Verkehrsentwicklung, stellen sich grundsätzliche Fragen zur der Entlastungswirkung des Neubaus. So gehen die dem vorgeschlagenen Neubau der *B 87 n Leipzig (A 14) – Eilenburg (Variante Nord)* beiliegenden Grafiken von einer KFZ-Belastung von 16.000 für den neuen Straßenabschnitt aus während die bestehende S4 und 87 mit jeweils rund 6.000 Kfz/Tag befahren werden würden. Im Bezugsfall hätten S4 und B87 mit respektive 8000 und 9000 Kfz/Tag. Damit wären S4 und 87 nicht ausreichend entlastet und hätten weiterhin hohe Verkehrsbelastungen zu erwarten, und ohne einen verkehrsberuhigenden Rückbau, der ebenfalls nicht in den Planungen enthalten ist, werden die versprochenen Entlastungen nicht realisiert werden können.

- Verbindungsfunktionsstufe
Das Hauptprojekt ist mit Verbindungsfunktionsstufe 0/1: Ja eingestuft. Diese Einstufung ist jedoch nicht plausibel erklärt. Im Gegenteil, die Verbindung ist weder Teil der Kernnetzkorridore der EU, noch erkennt die Bewertung des Methodenhandbuches aktuelle Probleme bei der Reisezeit in der Verbindung Leipzigs mit Cottbus [Vergl. s.289, Abb. 28]. Die Verbindung im Bezugsfall ist mindestens befriedigend. Damit ist das Projekt nicht relevant für die Behebung von Erreichbarkeitsdefiziten.
Weshalb die Funktionsstufe ohne schlüssige Argumentation festgelegt wurde, ohne dass für das Projekt eine grundlegende raumordnerische Beurteilung (Modul C) existiert, erschließt sich nicht.

- Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)
Nutzen-Kosten-Analyse ist in vielen Punkten nicht klar nachzuvollziehen bzw. in Konflikt mit realistischeren Annahmen. Zunächst näher betrachtet werden müssen dabei die drei großen Nutzenkategorien: Veränderung der Verkehrssicherheit, Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr und Veränderung der impliziten Nutzen.
Alle drei Betriebskostenkategorien gehen von einem großen Nutzen durch das Straßenprojekt aus. Zentraler Kritikpunkt ist hier jedoch, dass ein Großteil des errechneten Nutzens dabei durch induzierten Verkehr erreicht wird, bei Verkehr den es ohne das Projekt gar nicht geben würde.
Dieser Ansatz ist grundlegend kritikwürdig. Denn so ist es nicht nachvollziebar, wenn beispielsweise die Sicherheitsgewinne alternativ nicht entstandenen Verkehrs zu bepreist werden.
Das ist vor allem daher kritikwürdig, da die Verkehrsentwicklung im Planfall 2030 im Vergleich mit Abschätzungen in den Verkehrsverflechtungsprognosen des BVWP wesentlich nach oben abweicht. Es ist nicht transparent, dass in der Nutzen-Kosten-Analyse und der Abschätzung der zentralen verkehrlichen / physikalischen Wirkungen die Referenzzahlen nicht enthalten sind und so keine vergleichende Abschätzung gemacht werden kann.
Wenn aber im Vergleich zum Bezugsfall, der Nutzen des induzierten Verkehrs auf eine niedrigere Kfz-Belastung berechnet wird, so ergibt sich automatisch ein so niedriger Nutzen, dass das gesamte Nutzen-Kosten-Verhältnis des Projektes negativ wird.
Weiter kritikfähig ist die Berechnung der Reisezeitnutzen aus Reisezeitgewinnen. Zunächst muss festgestellt werden, dass alleine 11,8% oder 58,468 Mill. Euro der Nutzen durch Reisezeitgewinne unterhalb 1 Reiseminute zustande kommen. Die Einbeziehung der Reisezeitnutzen unterhalb 1Minute ist höchst fragwürdig. Diesen Nutzenbeitrag nicht zu berücksichtigen ist wesentlich legitimer als seine Einbeziehung.
Weiter sind die Verbesserungen für den Güterverkehr vernachlässigbar, ebenso wie die Verbesserungen durch Geräuschbelastung. Die bereits relativ geringe Reduktion der innerörtlichen Geräuschbelastung von insgesamt 17,5 Mill. Euro ist nicht fundiert zu erklären, angesichts des prognostizierten Restverkehrs auf den Alternativrouten z.B. um Taucha und Jesewitz. Ohne Lärmschutzmaßnahmen, die trotz großem Lärmreduktionspotentials in dem Teilprojekt nicht vorgesehen worden sind, werden die Kommunen nicht ausreichend entlastet werden.
So wird die Lärmbelastung höher liegen, als die negative Lärmbewertung eh schon belegt.

- Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)
Die mittlere Umweltbetroffenheit die für das Teilprojekt angegeben wurde, ist niedriger eingeschätzt als die des Gesamtprojektes, obwohl sich u.a. zwei FFH-Gebiete, ein Vogelschutzgebiet, das sich mit einem FFH-Gebiet überlagert, sowie ein Feuchtlebensraum in der Wirkzone befinden. Dazu muss die große zer-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

schneidende Wirkung des Neubaus mit einbezogen werden. Die Beurteilung (Modul B) hat leider keinen Einfluss auf die Priorisierung des Projektes, was ein grundlegender Kritikpunkt ist.

- Raumordnerische Beurteilung (Modul C)
Das Fehlen der raumordnerischen Beurteilung scheint logisch nicht erklärbar, fehlt doch allgemein eine Begründung für die Einordnung des Projektes in einer solch hohen Verbindungsfunktionsstufe.

- Städtebauliche Beurteilung (Modul D)
Die Einordnung des Projekts in eine mittlere städtebauliche Bedeutung erschließt sich bei Begutachtung der Unterlagen nicht. So ergibt sich für die Strecken in Leipzig, bzw. Taucha keine größere Reduktion des Verkehrsflusses als dass wirkliche Reduktionen in Lärm oder Schadstoffbelastungen zu erkennen wären. Zudem fehlen beispielsweise für Taucha Pläne zu Rückbau und Verkehrsberuhigung.

- Der Anmeldung zugrundegelegte Alternativenprüfung
Der Projektvorschlag ist nicht konform mit dem Gesetz zur Strategischen Umweltprüfung (UVPG), durch welches die Prüfung der Alternativen gesetzlich vorgegeben ist. Die Vorgaben des UVPGs besagen, dass kostenwerden und im Falle hoher Umweltbetroffenheit Vorrang vor dem Neubau haben.
Die Nachteile der verfügbaren Alternativen sind nicht ausreichend dargelegt. So werden innerhalb der zwei angesprochenen Alternativprojekte weder ausreichend dargestellt noch durch weiterführende Links beschrieben.
Die Entscheidung für diese Projektvariante ist nicht transparent. So ist im Projektvergleich der Nord-Projekte nicht erklärt, wieso die Nord-Varianten den Nachteil des Verlaufs durch einen schwach strukturierten Raum besäßen, die Neubau-Variante B87n diesen Nachteil aber nicht besitzt. Eines der Gegenargumente ist die Überlastung der Knotenpunkte, insbesondere bei Event-Verkehren der Messe.
Die in Alternativen beschriebenen Lösungsansätze für diese Probleme, beispielsweise Verkehrsleitsysteme, werden aber nicht angeführt. Ebenso wird in dieser Entscheidung wieder Bezug genommen auf nicht begründbares Verkehrswachstum (siehe Prognose: Bezugsfall vs. Planfall).
Zudem ist ohne vergleichende Bewertung unklar, warum die Variante Nord S4 im Varianten-vergleich die unwirtschaftlichste Lösung ist und wieso die Flächeninanspruchnahme der Nord S4 Variante mit 86,32ha ein Nachteil sei. Denn bei zusätzlichem Neubau durch die B87n ohne Rückbau anderer Straßen wird naturgemäß die Flächeninanspruchnahme höher sein.
Zusammenfassend sind die Entscheidungsfindung intransparent und die Alternativen nicht ausreichend berücksichtig.“

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)439

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1250	SH	A020		Glückstadt (B 431)	Hohenfelde (A 23)	N 4	Kein Bedarf
1251	SH	A020		Drochtersen (Trog Süd)	Glückstadt (B 431)	N 4	Kein Bedarf
1252	SH	A020		NW-Umfahrung Hamburg		N 4	Kein Bedarf

Begründung

Den folgenden Argumenten der Zusammenfassung aus der 90-seitigen Stellungnahme des „Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbande gegen die A 20 (A 22)“ im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan 2030 vom 29. 4. 2016 mit der Forderung nach Herausnahme des Projektes aus dem Plan schliessen wir uns hiermit ausdrücklich an:

„4.1. Zusammenfassende Bewertung des Projektes A 20 (A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH)
Die A 20 ist aufgrund ihrer schwachen Verkehrsbelegung, des niedrigen NKV und der außergewöhnlich hohen Umweltbetroffenheit nach den eigenen Schwerpunktsetzung im BVWP-Entwurf dem Weiteren Bedarf zuzuordnen.
Die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf im Entwurf des BVWP 2030 erfolgte aufgrund der vermeintlichen Funktion fur die Hinterlandanbindung der Seehäfen und der nur mutmaßlich hohen Raumwirksamkeit.
In unserer Stellungnahme haben wir nachgewiesen, dass es methodisch unzulässig ist, die Hinterlandanbindung als explizites Kriterium zur Bewertung von Projekten heranzuziehen. Auserdem haben wir dargelegt, dass die A 20 aufgrund ihrer Ost-West-Ausrichtung keine Funktion für die Hinterlandanbindung der Seehäfen entfaltet und dass die straßenseitige Anbindung des überwiegend südlich und südostlich gelegenen Hinterlandes über die vorhandenen Autobahnen A 29, A 27, A 1 und A 7 bereits gewährleistet ist. Faktisch

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

gibt es hinsichtlich des Verkehrstragers Straße keine Probleme bezüglich der Hinterlandanbindung der Seehäfen.

Probleme bei der Hinterlandanbindung bestehen indes bei den Schienenknoten Bremen und Hamburg. Der BVWP-Entwurf will diese Probleme mit den folgenden Projekten lösen, die im BVWP-Entwurf gelistet sind (ohne fertige Projekte, die bereits in den Bezugsfall aufgenommen wurden):

Maßnahme Verkehrstrager Schiene / Projekte im BVWP-Entwurf

O [Realisierung Y- bzw. X-Trasse im Dreieck
Hamburg – Bremen – Hannover]
Variante Alpha E (s. u.)
Projekt Nr. 2-003-V02 (2-003-V01)
Einstufung: (VB)
NKV: (2,2)
Engpassbeseitigung: (ja)
„Im Dialogforum Schiene Nord wurde 2-003-V02 als bevorzugte Variante gewahlt. Aufgrund fehlender Planung kann sie erst im Nachgang bewertet werden. Im PRINS wird stellvertretend die Bewertung 2-003-V01 dargestellt."
Projekt Nr. 2-003-V02
Einstufung: Potentieller Bedarf

O Maßnahmen zur Entlastung des Eisenbahnknotens
Hamburg
Projekt Nr. N28
Einstufung: Laufend und fest disponiert

O Hinterlandanbindung JadeWeserPort
„Amerikalinie" – Masnahme zur Entlastung
des Eisenbahnknotens Hamburg
Projekt Nr. N03
Einstufung: Laufend und fest disponiert
Im Bau
ABS Oldenburg – Wilhelmshaven/Langwedel – Uelzen
Bezugsfall: ABS Oldenburg – Wilhelmshaven;
nicht Bezugsfall: Elektrifizierung Langwedel – Uelzen (siehe Pr-Nr. 2-003-V02)

O Ausbaumaßnahmen im Raum Hamburg/
Bremerhaven – Hannover auf Basis der
vom "Dialogforum Schiene Nord"
gewahlten erweiterten Alternative
"Alpha E"
Projekt Nr. 2-003-V02
Einstufung: Potentieller Bedarf

O ABS Cuxhaven – Stade, geeignet zur Projekt Nr. 2-047-V01

O Umfahrung des Eisenbahnknotens Bremen
Einstufung: Potentieller Bedarf

O Knoten Hamburg Projekt Nr. K-002-V01
Einstufung: Potentieller Bedarf

An dieser Stelle wird deutlich, dass mindestens zwei Schienenprojekte (2-003-V02 und K-002-V01), die fur den reibungslosen Abtransport der Güter aus den Seehäfen dringlich sind, in der Kategorie Potentieller Bedarf auf der Reservebank abgestellt sind, während das Straßenprojekt A 20, das nur einen marginalen Nutzen fur die Hinterlandanbindung der Seehäfen hat, im Vordringlichen Bedarf steht. Außerdem sind einige kleinere, schnell zu realisierende Maßnahmen, welche die überlasteten Schienenknoten in Hamburg

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

und Bremen entlasten könnten, gar nicht erst in den BVWP aufgenommen worden. Dazu zählen die Projekte 1-039, 1-040 und 1-041, drei Varianten von ABS Bremerhaven – Bremervorde – Rotenburg, sowie die Projekte 1-042 und 1-043, zwei Varianten von ABS Bremerhaven – Cuxhaven.
Wir zeigen ebenfalls auf, dass die A 20 im Gesamtnetz von untergeordneter Bedeutung ist und nicht einmal die Kriterien der Verbindungsfunktionsstufen 0 oder 1 erfüllt. Auch eine Funktion der A 20 als Europäische Verbindung ist nicht gegeben. Entsprechend ist sie nicht im Kernnetz der transeuropäischen Verkehrsnetze enthalten. Eine spürbare Entlastung von Streckenabschnitten der A 1 um Bremen und Hamburg, aber auch fur die A 1 im Ganzen kann die A 20 nicht bewirken.
Die Raumwirksamkeit wurde fälschlicherweise als hoch eingestuft. Tatsächlich ist die Raumwirksamkeit der A 20 inklusive aller ihrer Teilprojekte nach den Resultaten der Raumwirksamkeitsanalyse (Modul C) und ausweislich der Dokumentation im PRINS maximal als mittel einzustufen.
Alle Teilprojekte der A 20 haben nach den Ergebnissen der Analyse eine mittlere bis geringe Raumwirksamkeit. Die Angabe einer hohen Raumwirksamkeit in der Projektliste des BVWP-Entwurfs entbehrt mithin jeder analytischen und faktischen Grundlage. Die A 20 ist lediglich von mittlerer Raumwirksamkeit.
Damit entfallen die Kriterien, welche im BVWP-Entwurf als Begründung und Rechtfertigung für die Einstufung der A 20 (A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH) in den Vordringlichen Bedarf herangezogen worden sind. Die A 20 gehört maximal in den Weiteren Bedarf.
Hinzu kommt, dass die A 20 die höchsten Umweltschaden aller Projekte im BVWP hervorrufen wurde. Diese Umweltschäden würden mit rund 760 Mio. Euro zu Buche schlagen. Die Ziele des BVWP, den Klimaschutz angemessen zu berücksichtigen und verkehrsarme unzerschnittene Raume zu erhalten, würden damit vollends unterlaufen. Aufgrund ihrer hochgradigen Umweltschädlichkeit bei minimalem Nutzen ist somit auch eine Streichung der A 20 aus dem BVWP gerechtfertigt.
Der BVWP kann nur dann den an ihn gestellten Anforderungen gerecht werden und er kann nur dann seine festgeschriebenen Ziele erfüllen, wenn er Projekte wie die A 20 (A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH) aus dem Vordringlichen Bedarf entfernt und sie entweder in den Weiteren Bedarf einstuft oder vollständig auf sie verzichtet.“

Zudem wäre der Flächenverbrauch dieses Projektes immens – das Umweltbundesamt fordert aus diesemm Grund ebenfalls die Streichung des Projektes.

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)440

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
418	**BE**	**A100**		**AD Neukölln**	**Storkower Str.**	**N 4/6**	**16. BA qualifiziert beenden, Rest 16. BA und 17. BA kein Bedarf**

Begründung

Im Gesetzentwurf ist dieses Projekt der Autobahn A 100 als „laufend und fest disponiert“ enthalten, unterteilt in die Baubschnitte 16 und 17. Der 16. Bauabschnitt ist in Teilen tatsächlich in Bau, zum 17. BA hat es noch keinerlei Planungen gegeben, ein Planfeststellungsverfahren ist nicht in Sicht.

Der Bau der Autobahn vernichtet Kleingärten und öffentliche Grünflächen, es kam und käme zum Abriß von Wohnhäusern und Gewerbebauten und städtebaulich bedeutet diese Betonschneise in zumeist oberirdischer Führung eine Zäsur durch massive Trennwirkung und ästhethischer Verödung. Wohngebiete werden zusätzlich mit Lärm und Abgasen belastet. Beide Bauabschnitte benötigen ca. 70 ha Fläche.

Verkehrlich löst der Weiterbau der Autobahn keine Probleme; mögliche Überlastungen werden nur verlagert. Neuer Autoverkehr (induziert) durch Verlagerung von z.B. der parallel verlaufenden S-Bahn entsteht durch Attraktivitätssteigerung für bestimmte Relationen.

Alternativen wie die Stärkung und Verbesserung der Verkehrsträger des Umweltverbundes (Zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV) sind nicht geprüft worden und bieten gerade im Ballungsgebiet die Chance, eine deutlich veränderte Wahl der Verkehrsmittel zu erreichen. Mit entsprechenden Maßnahmen wie z.B. Straßenbahn-Ausbau sind die Mobilitätsbedürfnisse mit wesentlich mehr Umweltfreundlichkeit und Verkehrssicherheit zu befriedigen ohne das ein Weiterbau der Autobahn notwendig ist.

Der 16. BA ist qualifiziert an der Sonnenallee zu beenden, für eventuell notwendige Anbindungen durch Stadtstraßen sind Bundesmittel nach § 5a des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) zur Verfügung zu stellen.

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
420	**BE**	**B002n**		**OU Malchow**	**N 2/4**	**Kein Bedarf**

Begründung

Die folgenden Argumente stammen aus der Online-Petition „Rettet das Malchower Luch vom 6. 5. 2016, die bisher über 1.200 Bürgerinnen und Bürger unterzeichnet haben. Wir schließen uns diesen Argumenten an:
„Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist ein Entwurf für die Ortsumfahrung Malchow (B2) veröffentlicht. Wir möchten darauf hinweisen, dass dieser Entwurf zu viele Faktoren nicht berücksichtigt und unter Beachtung aller Faktoren so, unserer Meinung nach, nicht umsetzbar ist. Der einzigartige Naturraum des Malchower Luchs würde unwiederbringlich zerstört, mit weitreichenden Folgen für Generationen. Der Naturschutz, die mögliche Klimaveränderung und der Naherholungswert für die Berliner ist überhaupt nicht berücksichtigt worden.
Wir fordern ein generelles Überdenken dieser Straßenbaupläne. Wir brauchen nicht noch mehr Straßen, wir brauchen die Realisierung von Alternativen, die realistische Analyse der Verkehrsentwicklung im 21. Jahrhundert.
Der Aspekt, dass der Bau einer neuen Straße nicht immer zu 100% zu Ende gedacht wurde, scheint im schönen Dorf Malchow in Berlin wieder einmal der Fall zu sein.
Die Anwohner wünschen sich weniger Verkehr durch ihr Dorf, das ist verständlich! Denn jeden Tag fahren tausende Menschen auf der B2 und durch das Dorf Malchow zur Arbeit und wieder nach Hause, zusätzlich fahren LKWs, die von der A10 kommen und über die Abfahrt Weißensee in die Metropole Berlin gelangen wollen. Mit Tempo 30 schleichen sie sich durch das Dorf und verhindern nahezu den Kontakt zwischen beiden Seiten, da ein Hinüberkommen fast aussichtslos erscheint.
Einzige Chance, so scheint es, ein ruhiges Dorf zu erhalten, sei eine neue Straße, eine Ortsumfahrung und ein völliges Abschneiden des Dorfes vom Fernverkehrsnetz.
Doch... das klingt leider alles zu schön um wahr zu sein! Diese Straße soll nun mitten durch ein Gebiet verlaufen, welches einen Teil Berlins mit kühler und frischer Luft versorgt: das Malchower Luch.
Ein Luch ist eine Senke, die durch Schichtenwasser feucht gehalten wird. Zahlreiche Pflanzen erhöhen den

Sauerstoffgehalt und die Temperatur ist hier im Winter bis zu 6°C niedriger, im Sommer bis zu 3°C.
In diesem Luch leben Rehe, Hasen und Fasane, die Malchower Störche finden hier ihr Futter genauso wie Falken, Reiher, Enten und auch der Eisvogel auf seiner Durchreise. Es beheimatet zahlreiche Fische und Amphibien sowie diverse Wasserpflanzen (u.a. den Rohrkolben). Jedoch ist die Zerstörung und Einengung des Lebensraums all Jener nicht der einzige Grund für die Verwendung einer Alternative.
Welche Folge für Berlin hätte nun eine weitere Straße? Die Aufheizung der Straße (allein schon ohne den Verkehr) hätte einen Temperaturanstieg zur Folge. Pflanzen fehlen bei der Sauerstoffproduktion. Eine nachhaltige Folge ist eine geringere Abkühlung der Stadt. Mehr Hitze und mehr Smog und ein zerstörtes Naherholungsgebiet als Folgen für eine ruhige Dorfstraße?

Wir denken, dass es auch anders geht!
Es wurden bereits Pläne eingereicht, die Egon-Erwin-Kisch-Straße in Hohenschönhausen zu erweitern und einen gewissen Anteil des Verkehrs bereits vor Malchow abzuleiten.
Die Erweiterung der S-Bahn zwischen Wartenberg und Blankenburg mit einer Station in Malchow sowie eine Station für die Regionalbahn in Verbindung mit einem P+R-Bereich dort würde helfen, einen Großteil des Berufsverkehrs ebenfalls vor Malchow abzufangen und auf die Schiene zu bringen. Als hilfreicher Zusatz, den Verkehr in Berlin GENERELL zu verringern, könnte eine Verringerung der Kosten im ÖPNV angeregt werden (als generelle Flatrate oder mindestens 50% Reduktion). Sollte nun noch immer der Verkehr unerträglich sein, was recht unwahrscheinlich ist, könnte erneut über die Umgehung durch das Luch nachgedacht werden. ABER BITTE ERST DANACH!

Das Bundesministerium für Umwelt und Naturschutz hat in einem Online-Bürgerrat Vorschläge zur Reduktion des Verkehrs gemacht. Berlin hat sich das hochgesteckte Ziel gesetzt, bis 2020 40% des CO^2 Ausstoßes zu reduzieren. Die Pläne des BVWP 2030 spielen genau GEGEN diese Pläne!
Helfen Sie uns, ein Zeichen zu setzen und helfen Sie uns, einem Landschaftsgebiet eine Stimme zu geben.
DANKE!“

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)441

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
70	BW	B028		OU Unterjesingen	E4	Kein Bedarf

Begründung

Die folgende Argumentation entstammt dem Text der Online-Petition „Keine Umgehungs-Trasse durch das Ammertal bei Unterjesingen!“, eingereicht von PD Dr. Florian Graepler vom 29.12.2015, der wir uns anschließen:

„Mit Hilfe der Online-Plattform „Open-Petition" haben insgesamt 974 Bürgerinnen und Bürger ihre Bedenken zu einem umstrittenen Straßenbauprojekt zum Ausdruck gebracht. Diese Bedenken sollen den Abgeordneten des Bundestages zu Gehör gebracht werden. (https://www.openpetition.de/petition/online/keine-umgehungs-trasse-durch-das-ammertalbei-unterjesingen).
Der Ortsteil Unterjesingen der Universitätsstadt Tübingen wird als typisches „Straßendorf entlang der Bundesstraße 28 durch ein hohes Verkehrsaufkommen beeinträchtigt Die Suche nach Lösungen ist schwierig, jedoch halten die Unterzeichner den durch die Stadt Tübingen bzw. den Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg eingereichten Antrag auf Aufnahme eines Projektes zum Bau einer Umgehungs-Trasse unmittelbar am Ortsrand von Unterjesingen in einem landschaftlich besonders wertvollen Gebiet nicht für eine zeitgemäße Lösung.
Die zur Aufnahme in den Verkehrswegeplan eingereichte „Machbarkeitsstudie" schlägt eine Tresse vor, die eine vorhandene Bahnlinie (Ammertalbahn) in zwei Abschnitten unterqueren muss und dazwischen als halboffene Trasse mit Lärmschutzwänden!-wällen einen massiven Eingriff in die sensible Landschaft darstellt. Von den Initiatoren des Straßenbauprojektes wird diese Variante irreführenderweise als „Tunneln beworben. In einer ebenfalls bei Open Petition durchgeführten Online-Petition zur Beförderung dieses Straßenbauprojektes, die vor einigen Tagen an den Bundestag weitergeleitet wurde, haben die Befürworter insgesamt 702 Unterschriften gesammelt, (https://www ,openpetition.de/petition/online/tunnelbauvereinunterjesingen-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

e-v-der-tunnel-ist-die-beste-loesung).
Bei der Betrachtung der regionalen Verteilung der Stimmen beider Petitionen und der öffentlich auf der jeweils online einsehbaren Petitionsseite einsehbaren Kommentare dominieren bei der von mir initiierten Petition gegen den Bau dieser Tresse die Bedenken wegen der zu erwartenden unwiederbringlichen Auswirkungen auf Landschaft, Tiere und Grundwasser wie auch die schwere Beeinträchtigung eines wichtigen Tübinger Naherholungsgebietes.

Auf der Seite der Straßenbau-Befürworter steht der Unmut über den stockenden Verkehrsfluss durch das Nadelöhr Unterjesingen, der Wunsch nach einer schnelleren Verbindung für Pendler nach Tübingen und der Wunsch nach Entlastung von Lärm und Gestank im Bereich der Ortsdurchfahrt Unterjesingen Im Vordergrund.

Für die dringend erforderliche Verbesserung der Verkehrssituation in Unterjesingen zeichnen sich folgende Elemente im Sinne einer Verbundlösung in greifbarer Nähe ab, die den Bau einer weiteren Straße in einem längerfristigen Planungshorizont als überflüssig erscheinen lassen:

- Erstens wird ab Ende 2018 die Ammertalbahn zwischen Herrenberg und Bad-Urach elektrifiziert und teilweise zweispurig ausgebaut. Dadurch wird eine höhere Taktung der Fahrzeiten erreicht, die zunächst besonders in den Spitzenzeiten umgesetzt werden soll. Diese Bahnstrecke verläuft parallel zur B28 und führt durch Unterjesingen. Der Ausbau der Ammertalbahn ist Teil eines Projektes zur Schaffung einer Regionalstadtbahn, die zu einer substantiellen Verbesserung der Angebote aber auch der Akzeptanz des öffentlichen Nahverkehrs führen wird. Insbesondere für Pendler wird die Regionalstadtbahn ein hoch attraktives Angebot darstellen (http://www.proregiostadtbahn ,de).
- Zweitens bekommt die A81 (Bodensee-Autobahn) einen neuen Autobahnzubringer. Der jetzige Autobahnzubringer weist auf die Auffahrt bei Herrenberg über die B28 durch Unterjesingen. Im Herbst 2016 beginnen die Bauarbeiten an der 828-neu im Neckartal bei Tübingen. Diese neue Straße bekommt die Funktion des neuen Autobahnzubringers mit Auffahrt bei Seebronn für den Großraum Reutlingen/Tübingen. Hier entstehen starke entlastende Effekte.
- Drittens besteht nach Aussage des Baubürgenneisteramtes in Tübingen die Möglichkeit, bei Realisierung des neuen Autobahnzubringers über die 928-neu, den Schwerlastverkehr auf der B28 durch Unterjesingen zu sperren.

Alle drei Faktoren zusammen sind dazu geeignet, signifikant entlastende Effekte für die Ortsdurchfahrt in Unterjesingen zu bewirken. Sie hätten zudem den großen Vorteil keine weiteren Kosten zu verursachen.
Im Namen der fast tausend Unterzeichnerinnen bitte ich die gewählten Volksvertreterinnen um eine kritische Auseinandersetzung mit allen Aspekten der Verkehrsplanung zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Unterjesingen. Der Bau der neuen Tresse in der beantragten Form im Stile der Verkehrsplanung der 70er Jahre des letzten Jahrhunderts wäre für Unterjesingen keine gute Lösung.“

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
75	BW	B029		NO-Ring Stuttgart	(B27-B14)	N4+E4	Kein Bedarf

Begründung

Die folgenden Argumente stammen aus der Stellungnahme der „ARGE Nord-Ost e.V.“ aus Stuttgart vom 18.10.2016 zum geplanten Projekt, denen wir uns anschließen:

„1. Die von der Bundesregierung für die Bewertung (u.a. Nutzen/Kostenverhältnis) des Nordostrings verwendeten Verkehrszahlen sind grob falsch: Beispielsweise wird bei den Daten für den Nordostring (Quelle: PRINS) behauptet, dass im Bezugsfall im Jahr 2030 nur 31.000 Kfz/Tag auf der B10/27 durch Zuffenhausen fahren. Eine Zählung ergab aber bereits im Jahr 2011 über 63.000 Kfz/Tag.
(Dieser Abschnitt der B10/27 wäre eine der Hauptzulaufstrecken des Nordostrings.)
Für den Rosensteintunnel in Stuttgart, der z.Z. für 250 Mio. Euro gebaut wird, geht der BVWP von 7.000 Kfz/Tag im Jahr 2030 aus. Alle Verkehrsgutachten, die im Rah-men der Tunnelplanung angefertigt wurden, prognostizieren hier hingegen das zehn-fache Verkehrsaufkommen, nämlich 67.000 Kfz/Tag. Die Verkehrszahlen des BVWP2030 zum Nordostring sind nachweisbar völlig falsch. Damit sind auch die auf Basis dieser Verkehrszahlen berechneten Auswirkungen des Nordostrings falsch und führen zu fehlerhaften Bewertungen.
Würde auf der Basis einer derart schlampigen und fehlerhaften Datenerhebung des BMVI der Nordostring in Berlin beschlossen werden, der über 200 Millionen Euro kos-tet und ganz erheblich in das unmittelbare Umfeld der Bevölkerung eingreift, wäre eine weitere Zunahme der Politikverdrossenheit zwangsläufig..
2. Der Nutzen-Kosten-Faktor ist falsch berechnet: Das BMVI hat für den Nordostring angeblich einen Nutzen-Kosten-Faktor von über 10 berechnet. Zum einen beruht diese Berechnung auf falschen Verkehrszahlen, zum anderen steht sie in Widerspruch zu der Berechnung im BVWP2003. In diesem wurde trotz deutlich geringerer Baukosten (103 statt 203 Mio. €) und höherer Ver-kehrswirksamkeit (70.000 statt 45.000 Kfz/Tag auf der neuen Neckarbrücke) nur ein Nutzen-Kosten-Faktor von 4,7 errechnet.

3. Der Nordostring führt zu viel neuem Verkehr im Ballungsraum Stuttgart: Selbst der BVWP2030 bescheinigt dem Nordostring, je Jahr 63 Millionen Kfz/km zu-sätzlichen Verkehr zu erzeugen. (Bei richtiger Berechnung müsste sogar von 300 Mil-lionen Kfz/km zusätzlichem Verkehr ausgegangen werden.) Dieser Zusatzverkehr wird hauptsächlich im Ballungsraum Stuttgart stattfinden und dort zu weiteren Staus und Verkehrsengpässen führen.

4. Die Umweltbetroffenheit wird verharmlost: Im neuen BVWP2030 ist die Umweltbetroffenheit nur noch mit „mittel“ angegeben, während sie im alten BVWP2003 noch so hoch war, dass der Nordostring nicht weiter geplant werden durfte. Dies ist nicht nachvollziehbar. Einzelne Bewertungen zur Umweltbetroffenheit – sofern überhaupt angegeben - sind schlicht falsch. So ist die Zahl der neu oder stärker mit Verkehrslärm belasteten Ein-wohner mit Null angegeben. Dies steht im Widerspruch zu den Ergebnissen der Lärmberechnung zur Linienbestimmung, die für viele Wohngebiete erhebliche Mehr-belastungen ausweist.

5. Der Nordostring erhöht die Belastungen für Stuttgart: Der Nordostring entlastet Stuttgart kaum, die Innenstadt überhaupt nicht. Er führt aber durch die Stuttgarter Umweltzone und würde die nördlichen Vororte zusätzlich mit Abgasen und Lärm belasten. Nach den Daten des BMVI würde der Verkehr selbst beim Neckartor – der „dreckigs-ten“ Messstelle in ganz Deutschland -, leicht zunehmen, falls der Nordostring gebaut würde.

6. Die meisten direkt betroffenen Städte sind gegen den Nordostring: Der Nordostring würde auf weite Strecken über die Gemarkungen der Städte Stutt-gart und Fellbach laufen und auf kurzen Abschnitten Kornwestheimer, Remsecker und Waiblinger Gebiet streifen. Stuttgart, Fellbach und Kornwestheim lehnen den Bau der Straße aber entschieden ab. Will man gegen den entschiedenen Widerstand dieser bedeutenden Kommunen den Nordostring über deren Gemarkung bauen?

7. Die Landesregierung Baden-Württemberg hat den Bau dieser Straße abgelehnt: In der Stellungnahme des Landes zum BVWP2030 hat Baden-Württemberg den Nordostring klar abgelehnt. Das Verkehrsministerium in Baden-Württemberg hat an-statt des Nordostrings wesentlich wirtschaftlichere Maßnahmen zur Lösung regional vorhandener Engpässe im Straßennetz vorgeschlagen. Diese wären schneller und deutlich umweltschonender umzusetzen als der Nordostring.“

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)442

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
555	HE	B003		OU Butzbach	(A 5 – Windhof)	N 2	Kein Bedarf

Begründung

Den folgenden Argumenten aus der Petition an den Bundestag (E 66916 vom 23. 7. 2016) mit der Forderung nach Herausnahme des Projektes aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 schliessen wir uns hiermit an:

„Durch die geplante Straße wird Butzbach regelrecht eingeschnürt. Sie bringt keine Entlastung, wird im Gegenteil eine noch höhere Belastung für die Bevölkerung. Da sie als Umfahrung des Gambacher Kreuzes konzpiert ist, wird der Verkehr deutlich zunehmen.
Die Höhendifferenz ab dem Ende des Griedeler Markwaldes bis zur Landstraße Butzbach nach Gambach beträgt ca. 60 Meter. Dadurch müssen die Bahnstrecke der Main-Weserbahn und die A 5 unterquert werden. Der Einschnitt wird an manchen Stellen ca. 8 Meter tief und von Oberkante zu Oberkante ca. 50 Meter betragen. Die Steigungsstrecke der B 3 ab A 5 in Richtung Westen erfordert eine 3. Spur für Lkws. Außerdem kommt es zu großflächigen Versiegelungen, mit den hinlänglich bekannten Folgen für das Ökosystem.
Weiterhin wird das für Butzbach wertvolle naherholungsgebiet am Griedeler markwald zerschnitten, vonnder Kernstadt und Griedel abgetrennt und in seiner Funktion maßgeblich eingeschränkt. (…) NahePohl-Göns verläuft die Trasse auf einem Damm. Auf diesem Abschnitt sind keine Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Insbesondere dieBewohner des Baugebiets „Am Keltenweg“, der Gönser Str. und des Windhofes in Pohl-Göns werden somit einer außerordentlichen Lärmbelastung ausgesetzt.
Fazit: Es werden viel mehr Menschen belastet. Lt. PRINS werden Null entlastet. Die größten Belastungen werden die Menschen von Pohl- und Kirch-Göns erfahren. Aber auch die von Butzbach wegen des geplanten Anschluses der B 3 an die A 5.“

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
641	**HE**	**B521**		**OU Altenstadt**	**N 2**	**Kein Bedarf**

Begründung

Den folgenden zusammengefassten Argumenten aus der 26-seitigen Stellungnahme vom BUND Altenstadt im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan 2030 vom 28. 4. 2016 mit der Forderung nach Herausnahme des Projektes aus dem Plan schliessen wir uns hiermit an:

„ Das Urteil des BUND fällt vernichtend aus:

Nur an wenigen Stunden am Tag besteht eine hohe Verkehrsbelastung, die mit anderen Mitteln besser entlastet werden kann. Die Ortsumgehung weist eine hohe Belastung und Gefährdung des Naturschutzes auf. Die Ortsdurchfahrt wird nur mäßig vom Lärm entlastet, andere Ortsteile werden hingegen deutlich stärker belastet (Oberau). Das Bundesverkehrsministerium von Herrn Dobrindt hat die Verschärfung der Hochwassergefahr südlich von Altenstadt nicht beachtet.

Wesentliche Alternativen wie der von der Gemeinde Altenstadt unterstützte zweispurige Ausbau der Niddertalbahn sowie die Alternative einer Autobahnauffahrt an die A 45 in Höhe der Waldsiedlung wurden nicht berücksichtigt. Der Zeitvorteil auf einer Umgehung läge unter einer Minute, so dass der Nutzen-Kosten-Faktor von 2,2 auf 1,1 und mit Kostensteigerungen für breitere Brücken über die Bahn auf 0,77 sinken würde, sprich es wäre kein Gesamtnutzen mehr vorhanden.

Angebliche Vorteile der Ortsumgehung gehen auf Kosten von Fußgängern und Radfahrern, Landwirten und Touristen, die von Oberau nach Altenstadt wollen. Für diese wird es keine sichere Querung der Ortsumgehung und nach Wunsch der Gemeinde Altenstadt auch keine Brücken geben.

Ein angeblicher städtebaulicher Vorteil ist nicht gegeben, weil durch Schließung von Gewerbebetrieben und Handel eine Verödung der Ortsdurchfahrt eintreten wird und zahlreiche Arbeitsplätze verloren gehen.

Die Gemeinde Altenstadt hatte beschlossen, zusammen mit der Planung der OU ein Konzept für die Vogelsbergstrasse gemeinsam mit den Gewerbetreibenden zu entwickeln. Dies wurde nicht umgesetzt.

Im Fazit kommt der BUND zum Urteil, dass der Nutzen der Ortsumgehung auch nach Auffassung des Verkehrsministeriums gering ist, die Umweltauswirkungen hingegen sehr hoch und der Schaden für das Gewerbe absehbar ist. Der BUND hat daher den Bundesverkehrsminister aufgefordert, die Ortsumgehung Altenstadt aus dem Bundesverkehrswegeplan zu streichen."

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)443

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
639	NI	A039		AS Lüneburg-N (B 216)	AS Weyhausen(B 188)	N 4	Kein Bedarf

Begründung

Den folgenden Argumenten eines Auszuges aus der 28-seitigen Stellungnahme des „Dachverbandes KEINE A 39“ im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan 2030 vom 27. 4. 2016 mit der Forderung nach Herausnahme des Projektes aus dem Plan schliessen wir uns hiermit an:

„II Falsche Priorisierung der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg

a) Fehlende Netzbetrachtung

Der systematische Fehler einer Nichtbeachtung netzkonzeptioneller Bezüge und Korrespondenzen im BVWP-Entwurf macht sich im Fall der A 39 besonders bemerkbar. „Die Wirkungsanalyse eines einzelnen Projekts“, legt der BVWP fest, „beruht auf dem Vergleich des ‚Mit-Falls‘ (auch Planfall genannt) und des ‚Ohne-Falls‘ (auch Bezugsfall genannt)“ (Entwurf, S. 8). Der Planfall enthält das heutige Verkehrsnetz und alle als „laufend“ bzw. „fest disponiert“ geführten Projekte, aber nicht das zu bewertende Vorhaben (hier: die A 39). Im Bezugsfall wird das zu bewertende Vorhaben der Betrachtung hinzugefügt und seine Wirkung bewertet.

Was hier zunächst plausibel klingt, kann zu widersinnigen Ergebnissen führen – dann jedenfalls, wenn die Gegenüberstellung von Plan- und Bezugsfall durch die strikte Einzelbetrachtung, die sie vorsieht, Korrespondenzen von unterschiedlichen Projekten nicht in Rechnung stellt, die u.U. um die Bewältigung zumindest in Teilen identischer Verkehre konkurrieren. Das führt in solchen Fällen dazu, dass angenommene Verkehre, zu deren Bewältigung eine, möglicherweise zwei Baumaßnahmen ausreichen würden, zur Rechtfertigung von drei oder vier solcher Maßnahmen herangezogen werden, deren Wirkungen stets nur für sich und nicht aufeinander bezogen betrachtet werden. Projekte, die sich verkehrlich relativieren oder im Netzzusammenhang gegenseitig überflüssig machen würden, werden je einzeln und damit fälschlich gerechtfertigt. Das führt nicht nur

zu unnötigen Baumaßnahmen und Fehlleitungen von Verkehrsflüssen, deren grundsätzlich sinnvolle Bündelung aufgehoben und zerfasert wird, es führt auch zur Vergeudung wertvoller Ressourcen und zu einer vollkommen überflüssigen Belastung bis dato unbelasteter Umweltbereiche. Und von einer verkehrsträgerübergreifenden Konzeption, die der BVWP nicht beabsichtigt, aber beabsichtigen muss, wenn das Versprechen der Politik („Verkehr von der Straße auf Schiene und Wasser“) eingelöst werden soll, ist hier noch nicht einmal die Rede.

Im Fall der geplanten A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg macht sich der beschriebene Mangel des BVWP-Entwurfs besonders krass bemerkbar: Der hier unterstellt Bezugsfall schließt die Berücksichtigung zweier wichtiger und jeweils zu Teilen bereits realisierter Fernstraßenprojekte aus der Betrachtung aus, die beide den auch der geplanten A 39 unterstellten Zweck haben, die Verkehre im Nord-Süd-Korridor (Seehafen-Hinterlandanbindung) zu bewältigen. Das ist widersinnig und führt zu überflüssigen Baumaßnahmen mit all den ihnen eigenen unangenehmen Konsequenzen. Nur dadurch, dass etwa der beschlossene sechsspurige Ausbau der A 7 und die Fertigstellung der bereits im Bau befindlichen A 14 (Magdeburg – Schwerin/Wismar) im Entwurf nicht als „laufend“ geführt und damit im Bezugsfall nicht berücksichtigt werden, kann der Eindruck entstehen, dass zur Bewältigung mutmaßlicher verkehrlicher Probleme des Jahres 2030 der Bau der A 39 nötig sei. Diese falsche Bedarfsfeststellung wird, sofern das überhaupt möglich ist, noch falscher dadurch, dass dem BVWP-Entwurf verkehrsträgerübergreifende Analysen fremd sind – auch der längst nicht mehr fragliche Ausbau des Schienennetzes in Norddeutschland zum Zweck einer Sicherung des Hafenhinterlandverkehrs (Alpha-E-Variante o.ä.) und der Ausbau der einschlägigen Wasserstraßen (Schiffshebewerk Scharnebeck) werden, um den Bau der A 39 dringlich erscheinen zu lassen, in der A39-Betrachtung ignoriert. Unterstellt man aber, wie es verkehrsplanerisch allein sinnvoll wäre, die Fertigstellung der im Bau befindlichen A 14 (deren Bedeutung für die Hafenhinterlandanbindung der BVWP-Entwurf, S. 144, ebenso unterschlägt wie ebendiesen Zweck des A7-Ausbaus an anderer Stelle, S. 115) sowie die Fertigstellung des sechsspurigen Ausbaus der A 7, die Erweiterung des norddeutschen Schienennetzes und den fälligen Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur, dann ist der Bau einer weiteren, zwischen und parallel zu A 7 und A 14 von Norden nach Süden verlaufenden Autobahn vollkommen überflüssig.

Die Verkehrsplanung des Bundes war da schon mal weiter: Noch der „Schlussbericht“ der „Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung“ für die A 39 vom Februar 2013 unterstellt in seinem Bezugsfall sowohl die Fertigstellung des sechsspurigen Ausbaus der A 7 in Niedersachsen als auch die Fertigstellung der „A 14 Wismar – Magdeburg“ bis 2025 und weist für letzteren Fall mehrfach (z.B. S. 15) auf „die großräumige Wirkung der östlich etwa parallel zur (geplanten, W.S.) A 39 verlaufenden A 14“ hin, „die vor allem den weiträumigen Schwerverkehr auf der Relation Hamburg – Magdeburg bündelt“ und weiter nach Südosteuropa leitet. Und das soll bei der Betrachtung der A 39, die ja genau dieses auch bewerkstelligen soll, nun plötzlich keine Rolle mehr spielen? Das ist verkehrspolitisch unsinnig. Noch im gültigen BVWP wird die A 14 als „laufend und fest disponiert“ geführt. Dass sie das, obwohl längst im Bau, auf einmal nicht mehr ist, wie geht das? Nur dadurch, dass sie in Einzelstücke aufgeteilt wurde, die je für sich verkehrswirksam sein sollen, ist es gelungen, noch nicht gebaute Teilstücke dieses Vorhabens einer neuerlichen Bewertung zu unterziehen und nun im allgemeinen Vordringlichen Bedarf zu platzieren, was ihre Berücksichtigung bei der Bewertung mit ihr konkurrierender Straßenprojekte programmatisch nicht nötig macht. Ein solches Vorgehen ermöglicht – ohne Rücksicht auf netzkonzeptionelle Erwägungen – viele Baustarts, aber kaum ein sinnvoll abgeschlossenes Projekt und sollte dringend korrigiert werden. Die Fertigstellung des A7-Ausbaus und die Fertigstellung der A 14 sollten vernünftigerweise zu den „fest disponierten Vorhaben“ (auch) des neuen BVWP gehören und bei einschlägigen Bezugsfällen mitberücksichtigt werden.

(Um hier einer denkbaren Widerrede vorzubeugen: Natürlich weiß ich, dass auch die A 39 im noch gültigen BVWP 2003 zu den „fest disponierten Vorhaben“ gerechnet wird – als Bestandteil der sog. „Hosenträgervariante“ aus A 14, B 190n und A 39. Die „Hosenträgervariante“ aber ist mittlerweile ganz offiziell fallen gelassen worden – die B 190n wurde im vorliegenden BVWP-Entwurf in den Weiteren Bedarf abgestuft, der Bau der A 14 läuft, und im Fall der A 39 gibt es für keinen der vorgesehenen sieben Bauabschnitte auch nur einen Planfeststellungsbeschluss. Wer man aber die Autobahn baut, braucht man die andere nicht mehr; der Verzicht auf die B 190n bestätigt das. Damit haben sich weitergehende, die vormalige Einstufung der A 39 betreffende Über-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

legungen erledigt. Sie ist, plant man in Netzbezügen und denkt an Ausbaualternativen, überflüssig.)

b) Unsinniger Bezugs- und Planfall

Der Bezugsfall ist der Fall, dass das Projekt A 39 nicht realisiert wird. Den Angaben zu diesem Projekt in den PRINS-Dateien zufolge sollen im Jahr 2030 im Bezugsfall dort (also auf der nicht vorhandenen Autobahn) 45 000 Fahrzeuge täglich fahren. Wird die Autobahn gebaut („Planfall"), soll sich die Zahl auf 22 000 reduzieren. Diesen offensichtlichen Unsinn (korrekt müsste im A39-Bezugsfall die Ziffer 0 stehen) kann man sich nur so erklären: Für den Bezugsfall wurde ein Stück der heutigen bereits vierspurigen B4-Umgehung Lüneburgs herangezogen, auf deren Trasse ein Teil des ersten Bauabschnitts der geplanten Autobahn verlaufen soll, und dessen Verkehrsbelastung ins Verhältnis zur gesamten zu bauenden A 39 gesetzt. Doch auch das macht keinen Sinn. Das unvollständige Teilstück einer erst noch zu bauenden Autobahn aus dem Bezugsfall kann nicht sinnvoll ins Verhältnis zur gesamten Autobahn des Planfalls gesetzt werden. Allenfalls hätte man die heutige Belastung dieses Stücks der B 4, das zu einem Teil des ersten Bauabschnitts der A 39 ausgebaut werden soll, mit den prognostizierten Verkehrszahlen für diesen Teilbauabschnitt der A 39 des Jahres 2030 vergleichen können – aber auch das würde zur Rechtfertigung einer 106 km langen Autobahn nichts beitragen, sondern allenfalls die Ausmaße des prognostizierten, d.h. im Wesentlichen: induzierten Verkehrs auf einem Stück Stadtautobahn sichtbar machen. Kein Wunder, dass ein solcher Vergleich unterblieb. Im Übrigen fehlen in den PRINS differenzierte Angaben zur mittleren Verkehrsbelastung der einzelnen Abschnitte der geplanten A 39 – sie fehlen auch dann, wenn man davon ausgeht, dass die Bauabschnitte 2-7, getrennt von Abschnitt 1, gemeinsam betrachtet werden müssen, weil sie je für sich nicht verkehrswirksam sind.

c) Fehler bei der Priorisierung des Projekts A39-G10-NI infolge einer falschen raumordnerischen Beurteilung

Das Fehlen von Verknüpfungs- und Netzbetrachtungen macht sich auch bei den Angaben zur vermuteten raumordnerischen Bedeutung bemerkbar. So wird in den PRINS etwa eine Verbesserung der Anbindung von Ludwigslust oder Schwerin durch den Bau der A 39 unterstellt. Beide Städte aber liegen in unmittelbarer Nähe zu der im Bau befindlichen, zum Teil bereits fertiggestellten A 14, die parallel zur A 39 in Richtung Süden führt und die die unterstellten Erreichbarkeitsdefizite dieser Orte bereits aufhebt bzw. aufheben würde. Diese Effekte können der A 39 überhaupt nur zugeschrieben werden, weil der BVWP bei der Bewertung ihres verkehrlichen Nutzens schlicht unterstellt, dass es die A 14 nicht gibt. Natürlich – und widersinnigerweise – verfährt er bei der Beurteilung der verkehrlichen Leistungen der A 14 genauso, nur andersrum: Wieder, wie im Fall der A 39, tauchen in den PRINS zur A 14 die Erreichbarkeitsdefizite von Schwerin (ausgerechnet hinsichtlich Wolfsburgs, das direkt an der A 39 liegt und nun zur Rechtfertigung der A 14 herhalten soll), Haldensleben, Ludwigslust, Salzwedel und Lüchow auf. Zwei Autobahnen zur Behebung der gleichen Defizite und auf der gleichen argumentativen Grundlage? Die isolierte Betrachtung und Rechtfertigung einzelner Projekte durch den BVWP muss dringend zugunsten einer Netzbetrachtung und der sich aus ihr für jedes verkehrliche Problem ergebenden Lösung mit dem jeweils geringsten Aufwand und den jeweils geringsten (umwelt)schädlichen Folgen aufgegeben werden. Dazu müssen die Verkehre im Untersuchungsraum, d.h. von der A 14 im Osten bis zur A 7 im Westen (im Fall des Schienenverkehrs auch westlich darüber hinaus) und von der A 2 im Süden bis zur A 24 im Norden, insgesamt betrachtet und für die Bewältigung etwaiger verkehrlicher Probleme eine netzkonzeptionelle und verkehrsträgerübergreifende Lösung erarbeitet werden.

Hier aber ist entscheidend, dass es die geplante A 39 überhaupt nur aufgrund eines (absichtlichen?) Übertragungsfehlers bei der raumordnerischen Beurteilung und infolge einer Nichtberücksichtigung der eigenen Vorgaben des BVWP-Entwurfs in die Kategorie Vordringlicher Bedarf geschafft hat.

Trotz des geografisch aberwitzigen Heranziehens der Defizite von Städten wie Ludwigslust und Lüchow (oder auch, die Vervollständigung der A 14 unterstellt: Schwerin) als Nutznießer der A 39, kommt diese Autobahn in der raumordnerischen Beurteilung lediglich auf gut 13 Punkte. Das ist nach den Regeln des BVWP eine Raumwirksamkeit im unteren mittleren Bereich und wird in der PRINS-„Zusammenfassung der Projektwirkungen" im Modul C auch so angegeben: „Die (…) positiven Projektwirkungen (…) ergeben eine Gesamtbewertung des Projektes von 13,15 Punkten. Dies entspricht einer mittleren Raumwirksamkeit."

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Das ist korrekt, denn es ist folgt den eigenen Kriterien des BVWP, die im Modul C nachzulesen sind:

Einstufung	Punkte
geringe Raumwirksamkeit	<= 10
mittlere Raumwirksamkeit	*> 10 bis <= 20*
hohe Raumwirksamkeit	> 20

In der Überschrift zum Modul C („Raumordnerische Beurteilung“) aber steht: „Das Projekt erzielt insgesamt 13,15 Punkte und weist damit auch im Vergleich mit anderen Projekten eine hohe Raumwirksamkeit auf.“ Was ist da passiert? Ein bloßer Irrtum mit dramatischen Folgen? Oder eine interessierte Irreführung von Öffentlichkeit und politischen Entscheidungsträgern?

Wie wichtig die Klärung dieser Frage ist, zeigt sich, wenn man die „Begründung der Dringlichkeitseinstufung“ des Projekts A39-G10-NI in den PRINS nachliest. Dort heißt es: „Es erfolgt eine Einstufung (des Projekts, W.S.) in die Dringlichkeitskategorie ‚Vordringlicher Bedarf‘, weil: das Vorhaben wegen der Hinterlandanbindung der Seehäfen und hoher raumordnerischer Wirkungen bedeutsam ist.“

Das ist gleich in mehrfacher Hinsicht fehlerhaft. Schon das „und“ des Satzes, das behauptet, es gebe neben der „Hinterlandanbindung der Seehäfen“ und unabhängig von ihr eine „hohe“ Raumwirksamkeit des Projekts, ist falsch. Das Projekt hat nach dem Bewertungsschema des BVWP nur eine „mittlere“ Raumwirksamkeit (und wie es um die daneben angeführte „Hinterlandanbindung der Seehäfen“ bestellt ist, sehen wir noch). Noch einmal: In der „Begründung der Dringlichkeitseinstufung“ der A 39 steht nicht, dass dieses Projekt eine „hohe“ Raumwirksamkeit habe, *weil* es für die „Hinterlandanbindung der Seehäfen“ bedeutsam sei, sondern die Dringlichkeitseinstufung unterstellt, dass das Projekt bedeutsam sei, weil es sowohl wichtig für die „Hinterlandanbindung der Seehäfen“ sei als auch eine „hohe“ Raumwirksamkeit aufweise. Letzteres ist, wie wir gesehen haben, offenkundig falsch. Warum aber ist es den BVWP-Entwerfern wichtig?

Weil es die Rechtfertigung für die Einstufung des Projekts in den Vordringlichen Bedarf liefern soll. Der BVWP-Entwurf erlaubt in bestimmten Fällen die Höherstufung eines Projekts in eine Dringlichkeitskategorie, in die es, bezogen auf das wichtigste Priorisierungskriterium des BVWP, das NKV, „eigentlich“ nicht gehört: „Die Einstufung von Vorhaben in den VB erfolgte jedoch nicht ausschließlich auf Grundlage der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Vielmehr werden zahlreiche Vorhaben mit einem vergleichsweise geringen Nutzen-Kosten-Verhältnis aufgrund ihrer raumordnerischen und/oder städtebaulichen Bedeutung in den Vordringlichen Bedarf eingestuft“ (Entwurf, S. 11). Das wird auf S. 37 präzisiert: „Die hier dargelegten Kriterien und Schwerpunktsetzungen bildeten die Grundlage für die Dringlichkeitseinstufung der Projekte. Davon abweichend wurden in einzelnen Fällen auch Projekte höher gestuft, die einen signifikanten Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit, beispielsweise von Seehäfen und Flughäfen, leisten, auch wenn dies durch die gesamtwirtschaftliche Bewertung nicht unmittelbar herleitbar ist.“

Das ist der ganze Trick der A39-Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB) (und, nebenbei, ein schlagendes Beispiel für „Willkür“, s.o.). Aber der Trick funktioniert nicht. Denn eine „hohe“ raumordnerische Wirkung des Projekts ist nach den Regeln des BVWP nicht gegeben. Sie kann auch durch einen Verweis auf den vermuteten Nutzen im Güterverkehr („Hinterlandanbindung der Seehäfen“) nicht hergestellt werden. Das stellt der BVWP-Entwurf auf Seite 65 unmissverständlich klar: „Die Bewertungen (bei der raumordnerischen Beurteilung, W.S.) werden nur für den Personenverkehr durchgeführt, da zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine entsprechenden Verfahren für derartige Analysen mit Bezug zum Güterverkehr vorliegen.“

Damit ist der gesamte Einstufungsprozess der A 39 obsolet und muss korrigiert werden. Die geplante A 39 ist ein Projekt mit niedrigem NKV, das im Übrigen noch abzusenken wäre; sie hat eine „hohe“ Umweltbetroffenheit und eine nur „mittlere“ Raumwirkung. Sie gehört damit eindeutig in die Kategorie Weiterer Bedarf. In der Neufassung des BVWP 2030 sollte sie allenfalls dort auftauchen.

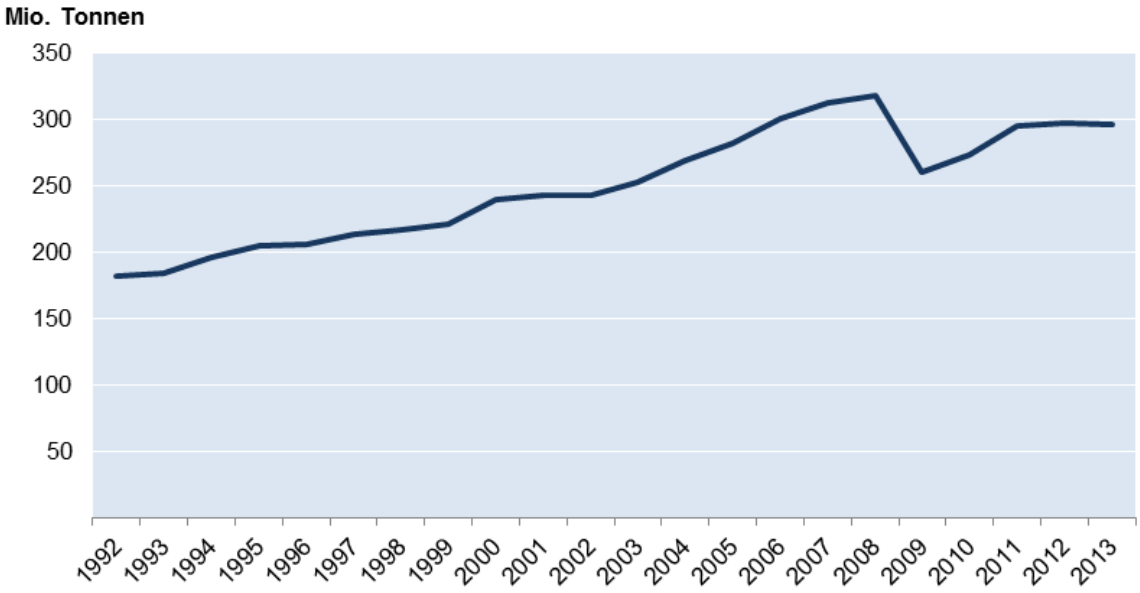
Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

d) Der BVWP ignoriert die Entwicklung von Welthandel und Seegüterverkehr

Neben der falsch klassifizierten Raumwirksamkeit des Projekts führt der BVWP die „Hinterlandanbindung der Seehäfen“ an, um die Einstufung der A 39 trotz ihres niedrigen NKVs und ihrer hohen Umweltbetroffenheit in den VB zu rechtfertigen. Aber die „Hinterlandanbindung der Seehäfen“ kann die raumordnerische Hochstufung der A 39 zum einen aus der genannten selbstauferlegten Beschränkung (s.o.) und zum anderen auch deswegen nicht rechtfertigen, weil der BVWP hier von falschen prognostischen Erwartungen ausgeht. Die Autobahn wird für sinnvoll gehalten, weil der BVWP auf Grundlage der Verflechtungsanalyse eine Zunahme des Güterverkehrs bis zum Jahr 2030 um 38 Prozent unterstellt. Zu den deutschen Seehäfen, die hier besonders wichtig sind, weil mit ihnen letztlich, aber unzulässig die VB-Einstufung der A 39 begründet wird, heißt es: „Das Gesamtumschlagsvolumen der deutschen Seehäfen wird von 269 Mio. Tonnen in 2010 auf 468 Mio. Tonnen in 2030 zunehmen (...) Dies entspricht einer Zunahme von 74 Prozent. Die deutschen Nordseehäfen werden stärker wachsen (+ 80 Prozent) als die deutschen Ostseehäfen (+ 50 Prozent). Hamburg und Bremerhaven wachsen mit 86 Prozent bzw. 91 Prozent überdurchschnittlich. Bei den Containerumschlägen wird ein insgesamt noch dynamischeres Wachstum erwartet. In 2030 werden deutlich mehr als doppelt so viele Einheiten umgeschlagen (+ 131 Prozent) wie im Basisjahr 2010“ (BVWP-Entwurf, S. 54).

Diese Prognosen haben sich bereits als falsch erwiesen. Ein Viertel des Prognosezeitraums ist vorbei. Demnach müsste sich der Güterumschlag der deutschen Seehäfen linear rein rechnerisch seit 2010 bereits um 18,5 Prozent erhöht haben. Davon kann keine Rede sein. Nach den dramatischen Rückgängen infolge der Finanzkrise erreichte der Güterumschlag der deutschen Seehäfen 2010 gerade mal wieder das Niveau von 2004. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes Destatis stieg der Güterumschlag der deutschen Seehäfen von 276 Millionen Tonnen im Jahr 2010 auf gut 300 Millionen Tonnen im Jahr 2014, schrumpfte im Jahr 2015 aber wieder um 2,6 Prozent (nach Auskunft des Statistischen Bundesamtes in Wiesbaden in der für den Straßengüterverkehr relevanten Containersparte sogar um 4,6 Prozent). Für 2016 erwarten die deutschen Seehafenbetriebe eine dem Jahr 2015 vergleichbare negative Entwicklung. In ihr spiegelt sich die grundlegend veränderte Lage der Weltwirtschaft und mit ihr des Welthandels, dessen Ära eines dynamischen Wachstums nicht nur nach Auffassung des Internationalen Währungsfonds und der Weltbank vorbei ist (siehe ihre Anfang 2015 veröffentlichte Studie *The Global Trade Slowdown*).
Unverdrossen aber – und das erklärt auch das Festhalten an längst widerlegten prognostischen Annahmen im BVWP-Entwurf – verkündet das BMVI wahrheitswidrig auf seiner Internetpräsenz: „2014 erhöhte sich der Güterumschlag der deutschen Seehäfen gegenüber dem Vorjahr um 2,2 Prozent auf rd. 304,1 Millionen Tonnen (2013: 297,6 Millionen Tonnen). Für das laufende Jahr 2015 wird eine weitere Zunahme des Seegüterumschlags prognostiziert“ (Aufruf 21.04.2016). Das dort noch immer „prognostiziert“ steht, wo doch die tatsächlichen Zahlen längst bekannt sind, macht die Aussage nicht wahrer.

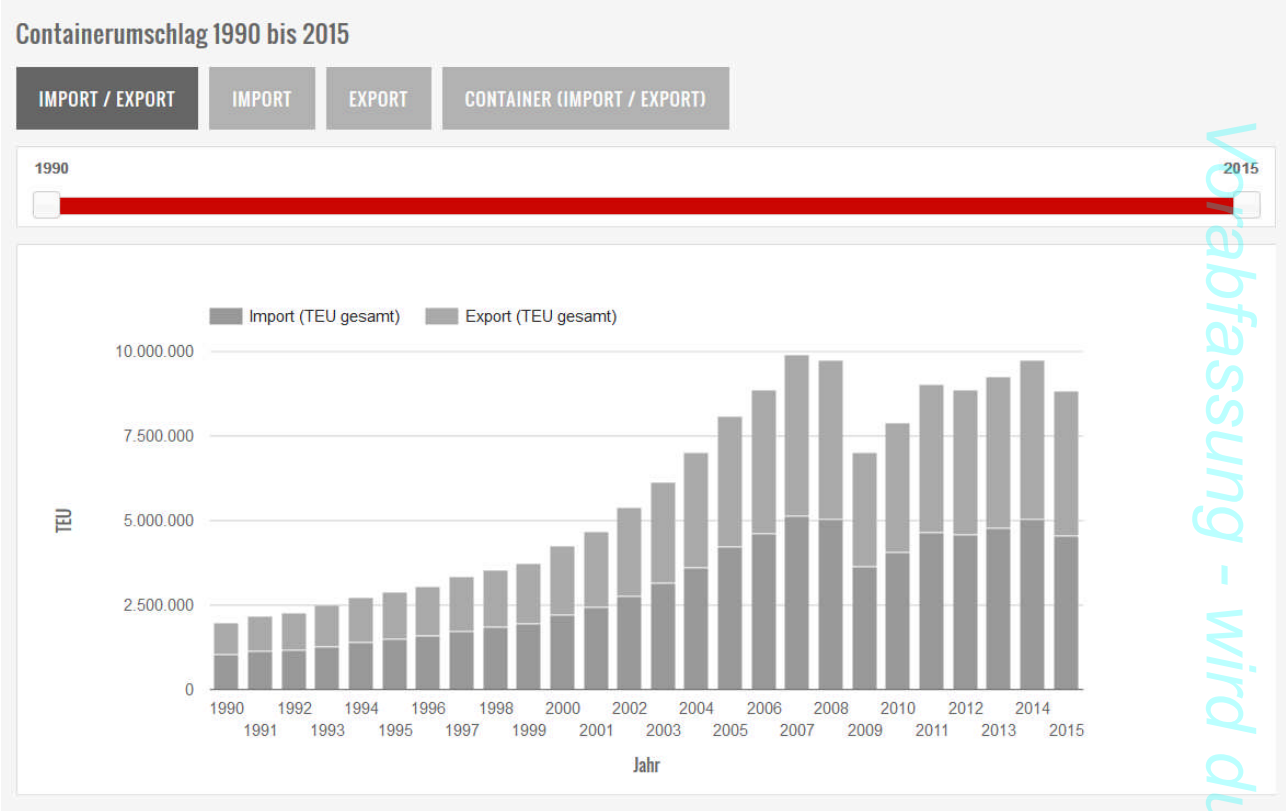
Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



Seegüterumschlag der norddeutschen Seehäfen:
Quelle der Grafik: Statistische Analysen des Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein, Januar 2015

Für den Hamburger Hafen, der bei der Rechtfertigung der A 39 eine besondere Rolle spielt (und der größte deutsche Seehafen ist), sieht die Lage noch sehr viel dramatischer aus: Seit 2008 hat er rund 12 Prozent seines Umschlags eingebüßt („Taz“, 09.04.2016). Die offizielle Statistik des Hafens zeigt für 2015 einen Rückgang des gesamten Seegüterumschlags um 5,4 Prozent, einen Rückgang des Containerumschlags um ca. 10 Prozent und einen Rückgang der LKW-Hafen-Transporte um ca. 5 Prozent gegenüber 2014. Ähnliche Werte erwartet der Hafen auch für 2016. Damit wäre er am Ende dieses Jahres in etwa wieder auf dem Umschlagsniveau von 2005 angekommen, nur minimal über dem Krisenergebnis des Jahres 2010, von dem die Prognose für 2030 ihren Ursprung nimmt (und erwartungsgemäß den Erholungstrend der Jahre 2009 und 2010 einfach bis ins Jahr 2030 fortschreibt). Auch hier lässt sich das BMVI in seinen unrealistischen Erwartungen durch die Wirklichkeit nicht korrigieren. Auf seiner Internetpräsenz lesen wir: „Der Hamburger Hafen erreichte mit einem Seegüterumschlag von 145,7 Mio. Tonnen in 2014 ein Rekordergebnis (2013: rd. 139 Mio. Tonnen). Der Containerumschlag wuchs gegenüber dem Vorjahr um 6,1 Prozent auf 102,7 Mio. Tonnen. Der Massengutumschlag legte um 1,7 Prozent zu und erreichte einen Wert von rd. 43 Mio. Tonnen. Für dieses Jahr wird mit einem weiteren Anstieg des Seegüterumschlags auf rd. 149 Mio. Tonnen gerechnet“ (Aufruf 21.04.2016). Dass das BMVI bis heute bei dieser Unwahrheit bleibt, mag einen Grund in der anstehenden Verabschiedung des BVWPs haben – den möchte das BMVI der tatsächlichen Entwicklung der Güterverkehre nicht anpassen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



Container-Umschlag im Hamburger Hafen – Quelle: hafen-hamburg.de/statistiken

Insgesamt sehen die deutschen Seehafenbetriebe auf absehbare Zeit keine grundlegende Änderung dieser Entwicklung: „'2015 war insgesamt ein sehr enttäuschendes Jahr für die europäische Hafenwirtschaft.' Ändern wird sich daran so schnell nichts. Der langjährige Trend, dass der Welthandel immer stärker wuchs als die Wirtschaftsleistung, hat sich umgedreht“ („FAZ“, 31.03.2016). „Ich gehe davon aus, dass wir auf absehbare Zeit kein solches Wachstum mehr sehen werden“, sagt etwa der Chef der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), Klaus-Dieter Peters („FAZ“, 07.04.2016). Zudem setzt der Hamburger Hafen immer stärker auf die Bahn. Bereits heute wickelt er den Gütertransport zu 70 Prozent über die Schiene ab. Die Infrastruktur des Hafens ist auf eine Zunahme des LKW-Verkehrs nicht ausgelegt. Der größte Umschlagsbetrieb im Hamburger Hafen, die HHLA, will deshalb Bahnkapazitäten ausbauen.
Für die A 39, die richtigerweise für die Transeuropäischen Netze (TEN) nicht angemeldet worden ist, weil sie auch für die internationalen Seegütertransporte über die Straße nicht von Bedeutung ist, gibt es keinen Bedarf. Daher lässt sich auch mit der „Hinterlandanbindung der Seehäfen“, für deren Bewertung sich der BVWP im Übrigen ja selbst unzuständig erklärt hat, keine Hochstufung der A 39 in den VB begründen. In der überarbeiteten Fassung des BVWP darf sie dort nicht mehr auftauchen.

e) Fragliches Nutzen-Kostenverhältnis

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis der geplanten Autobahn A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg gibt der BVWP 2030 mit 2,1 an. Damit sei das Projekt ausreichend wirtschaftlich, heißt es in der „Begründung der Dringlichkeitseinstufung“. Die Kosten der 106 Kilometer langen Autobahn werden mit 1.081 Millionen Euro angegeben, Preisstand 2014. Um zu den bewertungsrelevanten Aus- und Neubaukosten, bezogen auf das Jahr 2012, zu kommen, wird dieser Betrag auf 995,5 Millionen Euro abgezinst.
Das entspricht nicht der Wirklichkeit und führt zu einem zu niedrigen Kostenansatz. Bereits 2012 hat die niedersächsische Landesregierung die Kosten der geplanten Autobahn mit 1,1 Milliarden Euro angegeben (siehe Sitzungsprotokoll des Niedersächsischen Landtags vom 10.05. 2012). Das bedeutet, dass der BVWP-Entwurf die Kostenschätzungen von 2012 für das Jahr 2014 einfach übernimmt und dann abzinst, um auf Werte für 2012 zu kommen. Das ist abstrus.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Fraglich ist auch, ob die Kostenschätzungen von 2012 noch realistisch sind. Die geplante Autobahn kann in den vergangenen vier Jahren bei steigenden Baupreisen nicht um 100 Millionen Euro billiger geworden sein. Zweifel an den NKV-Berechnungen und an den Kostenschätzungen zahlreicher Projekte des BVWP werden durch den Bundesrechnungshof untermauert. Er hat in seinem bereits zitierten Bericht die Arbeit des dafür zuständigen Ingenieurbüros kritisiert: „Das Büro kann nicht bestätigen, dass alle Kosten der Baumaßnahmen in den von den Ländern gemeldeten Kosten enthalten waren. Ohne dies belegen zu können, geht es davon aus, dass die fortgeschriebenen Projektkosten den Kosten der Schlussrechnungen sehr nahe kommen. Der Bundesrechnungshof bleibt bei seiner Auffassung, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass zu niedrig angemeldete Projektkosten bei der Plausibilisierung als plausibel eingestuft wurden und das berechnete NKV daher zu hoch ist.“ (Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages vom 23.03.2016)
Im Übrigen ist es nicht nachvollziehbar, dass das NKV der geplanten A 39 von 2012 bis 2016 bei steigenden Kosten und gleichzeitig drastisch abnehmenden Verkehrszuwachserwartungen (Prognose 2025: LKW-Verkehr + 80 Prozent, PKW-Verkehr + 16 Prozent; Prognose 2030: Lkw-Verkehr + 38 Prozent, PKW-Verkehr + 10 Prozent) von 1,9 in 2012 auf 2,1 in 2016 gestiegen sein soll. Dies wäre nur zu erklären durch eine zwischen 2012 und 2016 geradezu ins Absurde gewachsene Unterstellung zusätzlicher induzierter Verkehre. Und die PRINS-Dateien zeigen genau das: eine für den Planfall erwartete enorme Zunahme des induzierten Verkehrs, der dann einen Anteil von rund 85 Prozent am Gesamtverkehr auf der A 39 haben soll. Dieser durch ein bestimmtes Projekt aber allererst hervorgerufene zusätzliche Verkehr kann die einschneidenden negativen Wirkungen dieses Projekts zum Beispiel für die Umwelt nicht rechtfertigen.

Die mindestens zweifelhaften NKV-Angaben des BVWP-Entwurfs müssen erneut auf ihre Plausibilität untersucht werden.

f) Es gibt keinen Bedarf für die A 39

Die geplante A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg verläuft parallel zur Bundestraße 4. Sollte die Autobahn nötig sein, weil die Bundesstraße den künftigen Verkehr nicht mehr bewältigen kann? Davon kann keine Rede sein. In den PRINS-Dateien für die A 39 wird der Verkehr auf der B 4 im Abschnitt Lüneburg – Uelzen im Bezugsfall, also ohne die Autobahn, für das Jahr 2030 mit 16 000 Fahrzeugen an Werktagen angegeben (das sind etwa so viele, wie dort seit einigen Jahren fahren; siehe die Statistik der Bundesanstalt für Straßenwesen, BASt), um Uelzen herum mit 12.000 und südlich von Uelzen mit unter 10.000. Der Querschnitt RQ 10,5, der für die damalige Anlage von Bundesstraßen verwendet wurde, ist laut der bei Fertigstellung der B 4 gültigen RAL (Richtlinien für die Anlage von Landstraßen) für 20.000 Fahrzeuge ausgelegt. Die B 4 hätte demnach selbst zweispurig im Jahr 2030 ihre Kapazitätsgrenze noch nicht erreicht. Hinzu kommt die bereits angesprochene Tatsache, dass die im Bau befindliche A 14 und der Ausbau der A 7 weitere Verkehre von der B 4 abziehen werden. Der heute die Strecke belastende Mautausweichverkehr wird zudem entfallen, wenn, wie geplant, ab 2018 die Bundesstraßen mautpflichtig werden.

Wie ist es trotzdem zu den Planungen für eine Autobahn parallel zur B 4 gekommen? Die Grundlage für die Planung der A 39 war die Verkehrsuntersuchung VUNO. Man entschied sich jedoch auf Druck lokaler Politiker und gegen die Empfehlungen der VUNO für die sogenannte „Hosenträgervariante“ aus A 14, B 190n und A 39. Die Planungen für die B 190n, sind mittlerweile fallengelassen worden, die B 190n findet sich zu Recht nur noch im Weiteren Bedarf. Mit der nun vollzogenen Abkehr von der „Hosenträgervariante“ aber ist ein wesentlicher Teil der Verflechtungsannahmen für die zu verbindenden Räume hinfällig geworden. Das wurde im Referentenentwurf des neuen BVWP nicht berücksichtigt.

Nicht nachvollziehbar ist zudem die im BVWP-Entwurf angenommene Entlastungswirkung der A 39 für die B 4. Gemäß der Darstellung im PRINS beträgt die Entlastung beispielsweise im Abschnitt zwischen Lüneburg und Uelzen nach einem Bau der A 39 zwischen 60 und 80 Prozent (16 000 Kfz im Bezugsfall, zwischen 3 000 und 6 000 Kfz im Planfall). Im Schlussbericht der Verkehrsuntersuchung für die A 39 vom Februar 2013, die in die Planfeststellungsunterlagen für den ersten Bauabschnitt der A 39 eingegangen ist, wird hingegen von einer nicht einmal halb so starken Entlastungswirkung der A 39 ausgegangen. Sie wird im Abschnitt Lüneburg-Uelzen beispielsweise bei den Ortsdurchfahrten Melbeck mit 27 Prozent, Jelmsdorf mit 41 Prozent und Tätendorf mit 42 Prozent angegeben („Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung – Schlussbericht“).

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der Widerspruch bleibt ungeklärt, da der BVWP-Entwurf keine Daten zur Verfügung stellt, die eine Überprüfung erlauben.

g) Es fehlen detaillierte Angaben zum Vergleich des Neubaus der A 39 mit der Alternative eines dreispurigen Ausbaus der B4

Die A 39 ist ein kompletter Neubau, der auf über 100 Kilometern Kulturlandschaft, wertvolle Landschaftsschutzgebiete durchschneidet. Sie nimmt laut PRINS 4,7 ha Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung in Anspruch. An unzerschnittenen Kernräumen beansprucht sie 5,7 ha, sie zerschneidet 5.603 ha unzerschnittener verkehrsarmer Räume, und sie nimmt knapp 50 ha an Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes in Anspruch bzw. beeinträchtigt sie. Eine solche Planung widerspricht den umweltpolitischen Zielen der Bundesregierung. Im Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan 2030 ist zu lesen: „Die Bundesregierung hat in der ‚Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt' (BMU 2007) als Ziel festgelegt, den Anteil der unzerschnittenen verkehrsarmen Räume (UZVR ≥ 100 km²) zu erhalten und bezieht sich dabei auf den Wert des Jahres 2005 (25,4%). Zukünftig soll der Schwerpunkt der Investitionen auf den Ausbau des bestehenden Verkehrsnetzes gelegt werden, um den derzeitigen Anteil an unzerschnittenen verkehrsarmen Räumen zu erhalten. Im Zuge der Umsetzung von Neu-und Ausbauvorhaben sollen zum Schutz der biologischen Vielfalt Lebensraumnetzwerke nicht weiter zerschnitten werden."

Dem widersprechen die Planungen für den Neubau der A 39 ohne Not. Denn es gibt für die, denkt man in Netzzusammenhängen, sehr überschaubaren verkehrlichen Probleme im Betrachtungsraum eine Alternative, die zum Bundesverkehrswegeplan angemeldet und als Anmeldung auch akzeptiert worden ist. Der Ausbau der B 4 auf drei Spuren ist die kostengünstigere und umweltschonendere Variante, da er über weite Strecken auf einer bereits vorhandenen, zu Teilen sogar schon dreispurig ausgebauten Trasse stattfinden würde. Der Ausbau der B 4 würde lediglich 82,4 ha verkehrsarme Räume zerschneiden, die A 39 hingegen 5.603 ha. Und er würde nur einen Bruchteil der Kosten beanspruchen, die beim Bau der A 39 anfallen würden. Sein NKV wird im BVWP-Entwurf daher auch mit 4,1 angegeben, liegt also etwa doppelt so hoch wie der der A 39. Dass ein B4-Ausbau gleichwohl mit dem lapidaren Hinweis „Auf eine Dringlichkeitseinstufung wurde verzichtet, da es sich um eine Alternative handelt und zwar zum Vorhaben: A39-G10-NI" (PRINS-Datei zur B 4) aus dem Priorisierungsverfahren ausgeschieden wurde, ist nicht nachzuvollziehen und erscheint unbegründet.

Das Gesetz zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) schreibt vor: „Bei der Verkehrswegeplanung auf Bundesebene (…) werden bei der Erstellung des Umweltberichts in Betracht kommende vernünftige Alternativen, die die Ziele und den geographischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen, insbesondere alternative Verkehrsnetze und alternative Verkehrsträger ermittelt, beschrieben und bewertet" (§ 19b, Abs. 2). Dieser rechtlichen Festsetzung genügt der BVWP-Entwurf nicht. Die Alternative B 4 wurde zwar ermittelt, aber nur unzureichend beschrieben und, mit fadenscheiniger Begründung, erst gar nicht bewertet. Das ist ein Verstoß gegen das zitierte Gesetz.

Versucht man zu verstehen, wie es zur Aussortierung des B4-Ausbaus und damit zu einem Gesetzesverstoß hat kommen können, stößt man im BVWP auf eine allgemeine Aussage zu Projektalternativen: „Nicht Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung sind Projektvarianten. Varianten sind insgesamt oder teilweise voneinander abweichende Trassenführungen desselben Projektes, z. B. einer Ortsumgehung, die im Wesentlichen dasselbe Ziel haben (hier: Entlastung der Ortsdurchfahrt, Hebung der Verkehrssicherheit etc.) und demselben Verkehr dienen. Variantenentscheidungen werden in nachgelagerten Planungsverfahren entschieden." Doch das passt in diesem Fall nicht. Die A 39 ist ein Neubauprojekt mit einer eigenen Trasse, das lediglich im ersten seiner sieben Bauabschnitte zu Teilen der dort bereits vierspurigen Trasse der B 4 folgt. Beim angemeldeten Ausbau der B 4 handelt es sich um ein Alternativprojekt und nicht um eine Projektvariante.

Auch die generelle Festlegung des BVWP-Entwurfs, dass „Um- oder Ausbaumaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, wie z.B. der Ausbau von Bundesstraßen von zwei auf drei Fahrstreifen", nicht „in seinem Blick stehen", trifft hier nicht. In der Begründung der Anmeldung des B4-Ausbaus heißt es: „Die Erweiterung der B 4 auf 3 Fahrstreifen dient der Erhöhung der Leis-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

tungsfähigkeit, der Erhöhung der Verkehrssicherheit und somit der Engpassbeseitigung im Straßennetz großräumiger Bedeutung“ (siehe PRINS zum Projekt B4-G10-NI). Warum die BVWP-Planer das nicht gelten lassen, bleibt unbegründet. Schon hieran wird deutlich, dass der BVWP-Entwurf den Bestimmungen der UVP nicht entspricht. Der „alternative Verkehrsträger“ B 4 muss – in Relation zur geplanten A 39 erst noch „beschrieben und bewertet“ werden. In der überarbeiteten Fassung des BVWP-Entwurfs sollte dies geschehen.

Im Übrigen ist dann auch die Einstufung des B4-Ausbaus in die gleiche Umweltbetroffenheitskategorie, in der sich der A39-Neubau befindet („hoch“), zu korrigieren. Der vorgeschlagene Ausbau der B 4 ist rund 30 km kürzer als es die A 39 wäre, zu Teilen bereits erledigt (weil die Umfahrung Uelzens bereits dreispurig ausgebaut worden ist) und verläuft, von den fälligen Ortsumfahrungen abgesehen, auf der vorhandenen Trasse der B 4. Dass seine negativen Auswirkungen auf die Umwelt in dieselbe Kategorie eingestuft werden wie der der geplanten A 39 ist widersinnig. Bei der Durchsicht des Moduls B („umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung“) dieses Projekts gewinnt man den Eindruck, es solle inmitten unberührter Natur und nicht etwa auf einer bereits vorhandenen Bundesstraßentrasse durchgeführt werden. Auch diesen falschen Eindruck muss der BVWP in seiner überarbeiteten Fassung dringend korrigieren.

Fazit:

Der BVWP setzt noch immer zu einseitig auf Straßenverkehrswachstum. Es fehlt die gesellschaftspolitische Abwägung, welcher Verkehr für die Allgemeinheit wünschenswert ist. Umweltauswirkungen werden zwar beschrieben, haben aber keinen spürbaren Einfluss auf die Planungen. Das ist nicht akzeptabel.

Besonders deutlich wird das am Beispiel der A 39. Das Projekt hat ein niedriges NKV und eine hohe Umweltbetroffenheit. Es steht im Vordringlichen Bedarf nur, weil seine raumordnerische Beurteilung fehlerhaft ist und ein Wachstum des im Übrigen vom BVWP für Einzelprojekte nicht quantifizierbaren Seehafen-Hinterlandverkehrs angenommen wurde, das sich bereits jetzt als völlig irreal erwiesen hat. Daher fordere ich Sie auf, die A 39 aus dem Vordringlichen Bedarf zu streichen und alternativ die B 4 dreispurig auszubauen.“

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
685	**NI**	**A020**		**AD A 28/A 20 (Westerstede)**	**Hohenfelde (A 23) mit A 26**	**N 4**	**Kein Bedarf**

Begründung

Den folgenden Argumenten der Zusammenfassung aus der 90-seitigen Stellungnahme des „Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbande gegen die A 20 (A 22)“ im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan 2030 vom 29. 4. 2016 mit der Forderung nach Herausnahme des Projektes aus dem Plan schliessen wir uns hiermit ausdrücklich an:

„*4.1. Zusammenfassende Bewertung des Projektes A 20 (A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH)*
Die A 20 ist aufgrund ihrer schwachen Verkehrsbelegung, des niedrigen NKV und der außergewöhnlich hohen Umweltbetroffenheit nach den eigenen Schwerpunktsetzung im BVWP-Entwurf dem Weiteren Bedarf zuzuordnen.
Die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf im Entwurf des BVWP 2030 erfolgte aufgrund der vermeintlichen Funktion fur die Hinterlandanbindung der Seehäfen und der nur mutmaßlich hohen Raumwirksamkeit.
In unserer Stellungnahme haben wir nachgewiesen, dass es methodisch unzulässig ist, die Hinterlandanbindung als explizites Kriterium zur Bewertung von Projekten heranzuziehen. Auserdem haben wir dargelegt, dass die A 20 aufgrund ihrer Ost-West-Ausrichtung keine Funktion für die Hinterlandanbindung der Seehäfen entfaltet und dass die straßenseitige Anbindung des überwiegend südlich und südostlich gelegenen Hinterlandes über die vorhandenen Autobahnen A 29, A 27, A 1 und A 7 bereits gewährleistet ist. Faktisch gibt es hinsichtlich des Verkehrstragers Straße keine Probleme bezüglich der Hinterlandanbindung der Seehäfen.

Probleme bei der Hinterlandanbindung bestehen indes bei den Schienenknoten Bremen und Hamburg. Der BVWP-Entwurf will diese Probleme mit den folgenden Projekten lösen, die im BVWP-Entwurf gelistet sind (ohne fertige Projekte, die bereits in den Bezugsfall aufgenommen wurden):

Maßnahme Verkehrstrager Schiene / Projekte im BVWP-Entwurf

O [Realisierung Y- bzw. X-Trasse im Dreieck
Hamburg – Bremen – Hannover]
Variante Alpha E (s. u.)
Projekt Nr. 2-003-V02 (2-003-V01)
Einstufung: (VB)
NKV: (2,2)
Engpassbeseitigung: (ja)
„Im Dialogforum Schiene Nord wurde 2-003-V02 als bevorzugte Variante gewahlt. Aufgrund fehlender Planung kann sie erst im Nachgang bewertet werden. Im PRINS wird stellvertretend die Bewertung 2-003-V01 dargestellt."
Projekt Nr. 2-003-V02
Einstufung: Potentieller Bedarf

O Maßnahmen zur Entlastung des Eisenbahnknotens
Hamburg
Projekt Nr. N28
Einstufung: Laufend und fest disponiert

O Hinterlandanbindung JadeWeserPort
„Amerikalinie" – Masnahme zur Entlastung
des Eisenbahnknotens Hamburg
Projekt Nr. N03
Einstufung: Laufend und fest disponiert
Im Bau
ABS Oldenburg – Wilhelmshaven/Langwedel – Uelzen
Bezugsfall: ABS Oldenburg – Wilhelmshaven;
nicht Bezugsfall: Elektrifizierung Langwedel – Uelzen (siehe Pr-Nr. 2-003-V02)

O Ausbaumaßnahmen im Raum Hamburg/
Bremerhaven – Hannover auf Basis der
vom "Dialogforum Schiene Nord"
gewahlten erweiterten Alternative
"Alpha E"
Projekt Nr. 2-003-V02
Einstufung: Potentieller Bedarf

O ABS Cuxhaven – Stade, geeignet zur Projekt Nr. 2-047-V01

O Umfahrung des Eisenbahnknotens Bremen
Einstufung: Potentieller Bedarf

O Knoten Hamburg Projekt Nr. K-002-V01
Einstufung: Potentieller Bedarf

An dieser Stelle wird deutlich, dass mindestens zwei Schienenprojekte (2-003-V02 und K-002-V01), die fur den reibungslosen Abtransport der Güter aus den Seehäfen dringlich sind, in der Kategorie Potentieller Bedarf auf der Reservebank abgestellt sind, während das Straßenprojekt A 20, das nur einen marginalen Nutzen fur die Hinterlandanbindung der Seehäfen hat, im Vordringlichen Bedarf steht. Außerdem sind einige kleinere, schnell zu realisierende Maßnahmen, welche die überlasteten Schienenknoten in Hamburg und Bremen entlasten könnten, gar nicht erst in den BVWP aufgenommen worden. Dazu zählen die Projekte 1-039, 1-040 und 1-041, drei Varianten von ABS Bremerhaven – Bremervorde – Rotenburg, sowie die Projekte 1-042 und 1-043, zwei Varianten von ABS Bremerhaven – Cuxhaven.
Wir zeigen ebenfalls auf, dass die A 20 im Gesamtnetz von untergeordneter Bedeutung ist und nicht einmal die Kriterien der Verbindungsfunktionsstufen 0 oder 1 erfüllt. Auch eine Funktion der A 20 als Europäische Verbindung ist nicht gegeben. Entsprechend ist sie nicht im Kernnetz der transeuropäischen Ver-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

kehrsnetze enthalten. Eine spürbare Entlastung von Streckenabschnitten der A 1 um Bremen und Hamburg, aber auch fur die A 1 im Ganzen kann die A 20 nicht bewirken.
Die Raumwirksamkeit wurde fälschlicherweise als hoch eingestuft. Tatsächlich ist die Raumwirksamkeit der A 20 inklusive aller ihrer Teilprojekte nach den Resultaten der Raumwirksamkeitsanalyse (Modul C) und ausweislich der Dokumentation im PRINS maximal als mittel einzustufen.
Alle Teilprojekte der A 20 haben nach den Ergebnissen der Analyse eine mittlere bis geringe Raumwirksamkeit. Die Angabe einer hohen Raumwirksamkeit in der Projektliste des BVWP-Entwurfs entbehrt mithin jeder analytischen und faktischen Grundlage. Die A 20 ist lediglich von mittlerer Raumwirksamkeit.
Damit entfallen die Kriterien, welche im BVWP-Entwurf als Begründung und Rechtfertigung für die Einstufung der A 20 (A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH) in den Vordringlichen Bedarf herangezogen worden sind. Die A 20 gehört maximal in den Weiteren Bedarf.
Hinzu kommt, dass die A 20 die höchsten Umweltschaden aller Projekte im BVWP hervorrufen wurde. Diese Umweltschäden würden mit rund 760 Mio. Euro zu Buche schlagen. Die Ziele des BVWP, den Klimaschutz angemessen zu berücksichtigen und verkehrsarme unzerschnittene Raume zu erhalten, würden damit vollends unterlaufen. Aufgrund ihrer hochgradigen Umweltschädlichkeit bei minimalem Nutzen ist somit auch eine Streichung der A 20 aus dem BVWP gerechtfertigt.
Der BVWP kann nur dann den an ihn gestellten Anforderungen gerecht werden und er kann nur dann seine festgeschriebenen Ziele erfüllen, wenn er Projekte wie die A 20 (A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH) aus dem Vordringlichen Bedarf entfernt und sie entweder in den Weiteren Bedarf einstuft oder vollständig auf sie verzichtet.“

Zudem wäre der Flächenverbrauch dieses Projektes immens – das Umweltbundesamt fordert aus diesemm Grund ebenfalls die Streichung des Projektes.

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
761	**NI**	**B210**		**AS Riepe (A 31)**	**n Aurich**	**N 2/3**	**Kein Bedarf**

Begründung

Die folgenden Argumente stammen aus der „Stellungnahme des BUND Bundesverbandes zum Bundesverkehrswegeplan 2030“ (ohne Datum) zu der geplanten Maßnahme. Wir schließen uns dieser Argumentation an.

„Zusammenfassende Einschätzung
Die Einstufung des Projektes in den vordringlichen Bedarf basiert auf falschen Annahmen, die dazu führen, dass die Bewertungsergebnisse und die Projektbewertung der Module A, C & D als zu positiv erscheinen. Dagegen hat die hohe Umweltbetroffenheit keine ausreichende Berücksichtigung bei der Dringlichkeitseinstufung gefunden. Eine Bedeutung des Projektes für das Gesamtnetz sehen wir nicht. Die angemeldeten Alternativen wurden nicht ausreichen geprüft und berücksichtigt. Zusätzlich prognostiziert der Landkreis Aurich bis 2030 den Verlust von 27,3% derarbeitsfähigen Bevölkerung sowie 10% der Gesamtbevölkerung. Dies wird durch Zahlen des Landesbetriebes für
Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen bestätigt.

Anmerkung zu einzelnen Beurteilungsaspekten
- Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)
Das Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,8 ist nicht nachvollziehbar:
 Die verkehrlichen Prognosen sind unseres Erachtens zu positiv geschätzt, Ziel- und Quellverkehre werde zu niedrig angenommen.
 Planungskosten und andere bewertungsrelevante Kosten sind deutlich zu niedrig angesetzt. Finanzierungskosten werden beispielsweise überhaupt nicht berücksichtigt.
Das Nutzen-Kosten-Verhältnis muss mit Bezug auf die genannten Gründe deutlich nach unten korrigiert werden.

- Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)
Die Neubau-, z.T. Ausbaustrecken führen durch einen von Grünland und zahlreichen Gräben geprägten ländlichen Raum südwestlich von Aurich. Die insgesamt hohe Beeinträchtigungen resultieren u.a. durch die Querung eines FFH-Gebietes, sowie der Durchfahrung eines BfN-Kernraums (Feuchtlebensräume) sowie eines überlagerten BfN-Großraumes (Feuchtlebensräume). Insgesamt besteht daher eine hohe Umweltbetroffenheit.
Mit 3,2 km Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), einer Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250) von 11,1 ha, der wahrscheinlichen und erheblichen Belastung eines Natura-2000-Gebietes und einer Flächenneuinanspruchnahme von 98,6 ha, darf das Projekt schon allein aus Gründen der naturschutzfachlichen Beurteilung nicht realisiert werden.

- Raumordnerische Beurteilung (Modul C)
Die raumordnerische Gesamtbeurteilung des Projektes erscheint auf Grund verschiedener Aspekte als eindeutig zu hoch gewählt und liegt mit 9,9 Punkten ja auch ohnehin gerade so im mittleren Raumwirksamkeitsbereich.
Die bereits stark diskussionswürdigen Bewertungspunkte der Raumrelevanz für die Mittelbereiche Jever und Wittmund, werden durch die mit 3,9 Bewertungspunkten für den Mittelbereich Aurich und mit 3,0 Bewertungspunkten für den Mittelbereich Norden deutlich zu hohe Einstufung vollends unglaubwürdig.
Durch das Neubauprojekt B210-G10-NI wird für den Mittelbereich Norden die Erreichbarkeit in Bezug auf Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen deutlich weniger verbessert als in den PRINS angenommen.
Emden und Aurich werden bereits heute durch die Bundesstraßen B27 und B210 bereits recht schnell erreicht.
Auch durch einen Neubau des Projektes B210-G10-NI werden sich hier die Fahrzeiten nicht signifikant verringern. Auch die Erreichbarkeit der A31 und damit der Zugang zu Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen wird für den Mittelbereich nicht bedeutend verbessert.
Durch eine notwendige Korrektur der Bewertungspunkte der Raumrelevanz für die Mittelbereiche Norden von 3 und Aurich von 3,9 auf jeweils maximal je 2 Bewertungspunkte ergibt sich für die Bewertungsgrundlage der raumordnerischen Bewertung ein Wert von maximal 7,0 Punkten und damit die Einstufung in den Bereich der geringen Raumwirksamkeit.

- Städtebauliche Beurteilung (Modul D)
Die Annahme einer hohen städtebaulichen Bedeutung ist unzutreffend. Bei der Einordnung wird davon ausgegangen, dass es noch Vollendung des Projektes B210-G10-NI zu einem Rückbau innerstädtischen Straßen kommt. Ein solcher Rückbau ist aber nach dem Verkehrsgutachten der Firma PGT Umwelt und Verkehr vom 27.05.2013 nicht möglich, da festgestellt wurde, dass der Ziel- und Quellverkehr bestehen bleibt.

Forderung
Wir fordern deshalb das Projekt B210-G10-NI in dieser Form zu streichen. Bei der Einordung in den vordringlichen Bedarf wurde sowohl von einem falschen Nutzen-Kosten-Verhältnis, als auch von einer zu hohen raumordnerischen Gesamtbeurteilung ausgegangen. Darüber hinaus geht von dem Projekt kein Nutzen für das Gesamtnetz aus. Die geplanten Bauvorhaben sind einzig von lokaler Bedeutung. Nutzen für die Bevölkerung und die lokale Wirtschaft können durch die vom BUND vorgeschlagenen Alternative besser, kostengünstiger und ökologischer erreicht werden.“

Auch das Umweltbundesamt fordert aufgrund der hohen Flächeninanspruchnahme für das Teilprojekt Aurich – Riepe (A 31) dessen Streichung.

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)444

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
189	BY	B002		OU Weilheim	N 2/3	Kein Bedarf

Begründung

Mit den folgenden Argumenten ist das Projekt abzulehnen. Sie stammen aus der Stellungnahme der „Bürgerinitiative Heimat2030“ aus Weilheim vom 7. 11. 2016:

„Umweltaspekte:
o Die geplante Trasse verläuft direkt am Rande des Trinkwasserschutzgebietes von Weilheim und kann bei entsprechenden Unfällen zu deutlichen Gefährdungen führen.
o Die geplanten Baumaßnahmen (Damm auf der Nordseite des Gögerls) haben massiven Einfluss auf den Hochwasserschutz: Die Stadt würde 70.000 Kubikmeter Rückhaltevolumen verlieren und müsste dies aufwändig kompensieren.
o Das durch den geplanten Damm durchtrennte Angerbachtal ist laut entsprechenden Untersuchungen eine wichtige Ader der Frischluftzuführung für die Innenstadt. Eine Blockierung der nächtlichen kalten Frischluft würde – speziell an heißen Sommertagen – das Klima in der Innenstadt signifikant verändern.
o Gerade das Gögerl als Hausberg der Weilheimer besticht durch eine artenreiche und unberührte Natur. Hier finden sich blumenreiche Trockenrasen, eine wertvolle Hügellandschaft aber auch viele vom Aussterben bedrohte Pflanzenarten (etwa gewann der ansässige Bauer Seemüller entsprechende Preise für die Artenvielfalt der von ihm gepflegten Wiesen). Aber auch die Toteismulden am Dietlhofer See würden der Ortsumfahrung zum Opfer fallen.
o Eine deutlich längere Straßenführung mit höherer Geschwindigkeitsbeschränkung bedeutet naturgemäß einen deutlich höheren CO2-Ausstoß. Dieser würde, zumindest teilweise, ebenso wie der entstehende Lärmteppich aufgrund des oben genannten Kamineffekts des Angerbachtals direkt in die Innenstadt ziehen.
o Eine Ostumfahrung würde die angrenzenden Gemeinden Deutenhausen, Marnbach, Magnetsried, Seeshaupt und Sankt Heinrich nach Studien der Gemeinde Seeshaupt mit bis zu 33% mehr

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Verkehrsaufkommen belasten (und dies auf einer kurvenreichen und unfallträchtigen Strecke ohne sichere Überholmöglichkeiten).

Städtebauliche Aspekte:
o Der aktuelle Vorschlag der Ostumfahrung ist keine Ortsumfahrung, sondern eine Ortszerschneidung, da die Ortsteile Deutenhausen und Marnbach durch die Trassenführung und den geplanten 6-8m hohen Damm von der Innenstadt räumlich und optisch abgeschnitten würden.
o Weilheim braucht aufgrund des prognostizierten Wachstums dringend erschwinglichen Wohnraum. Dieser soll nach bisherigen Planungen vor allem im Süden und Osten der Stadt entstehen – zum Teil auch auf oder direkt neben den Flächen, die die angedachte Ostumfahrung beanspruchen würde (Einheimischenmodelle sind hier schon genehmigt, etwa mit dem ausgewiesenen Bauraum Hardtfeld II). Hier fehlt unseres Erachtens ein Gesamtkonzept, welches auch den Faktor Wohnraum berücksichtigt.
o Die letzte Machbarkeitsstudie, welche auch dem Stadtratsbeschluss von 2009 zugrunde liegt, ist aus dem Jahr 2005. Damals gab es viele Wohnbaugebiete in der Nähe der geplanten Trasse noch gar nicht. Insofern sind die hier einfließenden Zahlen betroffener Bürger schon lange nicht mehr aktuell (und die Aussage aus der Machbarkeitsstudie, es handele sich um einen „konfliktarmen Offenlandbereich“, so sicher nicht mehr haltbar). Heute wären deutlich mehr Personen von Lärm und Abgasen aber auch der Zerstörung von Naherholungsflächen betroffen.
o Zudem hat sich der Stadtrat in der damaligen Entscheidung für die Osttrasse aber gegen den jetzt beantragten kurzen Tunnel entschieden. Dieser – so ein wörtliches Zitat – würde nur genommen, um bessere Chancen auf eine Bewilligung zu haben. Sprich, am Ende würde eine Variante genehmigt, die der Stadtrat so gar nicht beschlossen hat (auch wenn im Bundesverkehrswegeplan der entsprechende Stadtratsbeschluss von 2009 als wegweisend mit aufgeführt wird.)
o Die geplante Trassenführung bringt schwere Eingriffe in die am meisten frequentierten Naherholungsgebiete von Weilheim mit sich (das Gögerl, den Hechenberg, das Angerbachtal, Hardtfeld und Hardt sowie den Dietlhofer See). Hier würden trotz aller eingeplanten „Querungshilfen“ unwiderbringliche Einschnitte in die Natur geschehen, die viele Bürger dann wohl zur Nutzung des Autos bringen würden – um wieder in die Natur kommen zu können...

Nutzen der geplanten Trasse:
o Schaut man sich in der der Planung zugrundeliegenden Machbarkeitsstudie die Verkehrsströme an (Ziel-/Quellverkehr, Binnenverkehr und Durchgangsverkehr) so wird schnell ersichtlich, dass ein Großteil der Berufspendler aus dem Westen kommt und eine Ostumfahrung nicht nutzen würde (auch, weil Weilheims Gewerbegebiete und damit die Arbeitsplätze überwiegend im Westen der Stadt liegen).
o Die dem Bundesverkehrswegeplan 2030 für die Region zugrundeliegende Idee einer Nord-Süd-Achse Starnberg-Garmisch ist dadurch aktuell hinfällig geworden, dass sich die Gemeinde Starnberg gegen den geplanten Tunnel entschieden hat. Solange aber das verkehrstechnische Nadelöhr in Starnberg besteht, macht eine Umfahrung Weilheims keinen Sinn, da sich – zumindest in Fahrtrichtung Starnberg – der Druck auf Starnberg und die Staubelastung vor Ort nur noch massiv erhöhen würde.
o Der Nutzen-Kosten-Faktor von 2,3 ist deutlich unterdurchschnittlich (von 141 Projekten im vordringlichen Bedarf in Bayern haben nur 12 einen schlechteren Wert). Dabei wurden viele Umweltaspekte bislang aber noch gar nicht eingewertet (siehe Argumente oben). Peter Ramsauer, der frühere Bundesverkehrsminister, sagte noch am 29.10.2010 in einem Interview mit der FINANCIAL TIMES Deutschland, „dass zurzeit nur solche Verkehrsprojekte realisiert würden, deren volkswirtschaftlicher Nutzen mindestens viermal so hoch sei wie ihre Kosten.“
Wirtschaftliche Aspekte:
o Das Projekt ist mit 35,3 Millionen Euro veranschlagt (Planungsstand 2014). Dabei sind aber viele Kosten bislang nicht berücksichtigt: So gehören der Stadt Weilheim im Osten bislang nur wenige Grundstücke (während im Westen bereits viele Grundstücke für die angedachte Westtrasse im Besitz der Stadt sind). Hier würden weitere deutliche Kosten anfallen (die dann eh schon niedrigen Nutzen-Kosten-Faktor signifikant drücken würden).
o Durch den Bau des Damms auf der Nordseite des Gögerls würde der Stadt Weilheim ein Volumen von 70.000 Kubikmeter Rückhaltebecken für den Hochwasserschutz verloren gehen. Auch dies müsste mit erheblichem Aufwand korrigiert werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Angesichts der genannten (und all der hier aus Gründen der Fokussierung noch nicht erwähnten) Gesichtspunkte setzen wir uns als Bürgerinitiative klar und vehement gegen die beantragte Ostumfahrung ein und wünschen uns eine Neuplanung unter stärkerer Berücksichtigung der bislang vernachlässigten Aspekte.

Um unsere Stellungnahme zu unterstreichen, übersenden wir 2582 Unterschriften. Unser Widerstand ist, abschließend noch mal festgehalten, vor allem in der Nichtberücksichtigung zentraler Aspekte des Umweltschutzes und der Städteplanung begründet und wird mit Fortschreiten des Planungsprozesses sicher nicht abnehmen. Wir sind nicht gegen Infrastrukturprojekte – wünschen uns aber sinnvolle Lösungen und eine offene Diskussion mit den betroffenen Bürgern darüber.“

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
190	**BY**	**B002**		**Starnberg**	**(Entlastungstunnel)**	**N2-E4**	**Kein Bedarf**

Begründung

Die folgenden Argumente stammen aus der Stellungnahme der Starnberger „Bürgerinitiative pro Umfahrung – contra Amtstunnel“ vom 27.4.2016 während der Öffentlichkeitsbeteiligung zum BVWP 2030, denen wir uns anschließen:

„Die Bürgerinitiative hat die Bewertung des Projektes geprüft, soweit dies angesichts der verfügbaren Daten möglich war. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass die Bewertung des Projektes teilweise von falschen Voraussetzungen ausgeht und hinsichtlich des Bedarfsnachweises zu einem falsch positiven Ergebnis kommt (Beratung durch Prof. Dr. Peter Kirchhoff, TU München). Aus Sicht der Bürgerinitiative wäre es für die Stadt besser, auf einen Innenstadttunnel zu verzichten und stattdessen eine Ortsumfahrung in den BVWP aufzunehmen. Hinter dieser Empfehlung stehen ein großer Teil der Starnberger Bürger sowie inzwischen auch die Mehrheit des Stadtrats.

Grundlagen der Nutzenberechnung
Die Nutzenberechnung basiert auf einem Vergleich von 24-Std.-Straßenbelastungen im Bezugsfall (= zukünftiger Verkehr ohne die untersuchte Maßnahme) und im Planfall (= zukünftiger Verkehr nach Realisierung der untersuchten Maßnahme) für das Jahr 2030. Lt. Angaben in der BVWP-Bewertung steigt an der südöstlichen Stadtgrenze die Belastung auf 16.000 KFZ/Tag im Bezugsfall und 30.000 KFZ/Tag im Planfall. Damit entsteht ein zusätzlicher Verkehr von 14.000 KFZ/Tag. Die Leistungsfähigkeit des Tunnels wird mit 18.000 KFZ/Tag angenommen, so dass vom Tunnel nur 4.000 KFZ/Tag aus der heutigen Belastung der Hauptstraße aufgenommen werden können. Daraus lässt sich der Schluss ziehen, dass der Tunnel vor allem notwendig ist, um den von ihm verursachten Verkehr zu bewältigen. Einige der Nachbargemeinden werden durch den Tunnel zwar entlastet, die Stadt Starnberg
wird aber zusätzlich belastet. Dies kann nicht im Interesse der Starnberger Einwohner sein.

Von der Bürgerinitiative werden diese Belastungsdaten sowie die in der BVWP-Bewertung daraus abgeleitetenverkehrlichen / physikalischen Wirkungen als fragwürdig angesehen:
● Die Belastungsprognose lehnt sich an die Prognose der Bundesrepublik an. Es ist jedoch zu erwarten,dass sich die Stadt München aufgrund von Auflagen der EU zur Reduzierung des Feinstaubs gegen die hohe Zahl an Auto-Berufspendlern wehren und einen Teil von ihnen durch eine verschärfte Parkraumbewirtschaftung oder sogar eine Innenstadtmaut zum Umstieg auf den ÖPNV veranlassen wird.
● Die Prognose des zusätzlichen Verkehrs basiert auf einem Regionalmodell, das aus anderweitigen und zeitverschiedenen Verkehrserhebungen zusammengefügt wurde. Die Daten sind nicht nachvollziehbar und in ihrem Umfang auch nicht glaubhaft.

Folgenschwerer als diese Unsicherheiten in der Belastungsprognose sind die Verschiebungen der großräumigen Verkehrsbeziehungen. Inzwischen wurde die St 2069 zwischen Starnberg und der A 96 bei Gilching ausgebaut. Die Westumfahrung von Starnberg ist im Bau. Hierdurch wird eine leistungsfähige Verbindung von Starnberg nach München über die A 96 geschaffen (schnellere Erreichbarkeit des Münchener Nordens einschl. Flughafen, direkter Autobahnanschluss an die Münchener Fernautobahnen). Von der Straßenbauverwaltung wird eingeräumt, dass diese Verkehrsverlagerungen bei der Planung des Innenstadttunnels nicht berücksichtigt wurden. Verkehrsbefragungen haben ergeben, dass die Straßenverbindung zur A 96 zukünftig etwa 50 % des heutigen Durchgangsverkehrs nach München aufnehmen wird.

Der über die St 2069 von Norden kommende Verkehr hat Ziele in Weilheim und den Westufergemeinden, in der Stadt Starnberg sowie über die A 295/A 95 in den Ostufergemeinden sowie in Wolfratshausen und Garmisch. Heute ist dieser Verkehr allein auf den Weg über die Hanfelder Str. und die Innenstadt angewiesen. Dadurch kommt es zu Staus an der Einmündung der St 2069 in die B 2 sowie zu Schleichverkehr durch die angrenzenden Wohngebiete. Der Verkehr nach Weilheim und in die Westufergemeinden wird zukünftig den Weg über die Westumfahrung nehmen. Um die Hanfelder Str. weiter zu entlasten und auf den Verkehr in die Innenstadt zu begrenzen ist es erforderlich, eine Nord-Ost-Spange zu bauen, welche die Hanfelder Str. über die Gautinger Str. mit der A 952 verbindet.

Mit der Fertigstellung der Westumfahrung und einer Nord-Ost-Spange entstehen bereits große Teile einer nördlichen B 2-Gesamtumfahrung. Deswegen ist von Anfang an eine solche Umfahrung nicht als Ergänzung, sondern als Alternative zum Innenstadttunnel diskutiert worden (Vorschlag des Straßenbauamtes Weilheim von 1999).
Durch diese Entwicklungen verliert der Innenstadttunnel einen Teil seiner Belastung und damit auch einen Teil seiner Entlastungsfunktion. Damit entfällt die Geschäftsgrundlage der Planfeststellung. Die erwarteten Geldwerte des Nutzens werden sich deshalb nicht einstellen und der Nutzen-Kosten-Faktor wird wegen des geringeren Nutzens sinken.

Kosten
Die Investitionskosten für den Innenstadttunnels wurden bei der Planfeststellung mit 79 Mio € angegeben. In der Nutzen-Kosten-Analyse des BVWP erscheinen bereits Kosten von 162 Mio €. Ursache dieser Kostenerhöhung sind vor allem die unten erläuterten geohydrologischen Probleme. Da die daraus entstehenden Kosten vorher nicht hinreichend sicher abgeschätzt werden können, besteht das Risiko, dass sie sich weiter erhöhen. Dies würde neben dem geringeren Nutzen den Nutzen-Kosten-Faktor weiter sinken lassen. Auch müssen die Kosten für die Verbindung zwischen der Hanfelder Str. und der Gautinger Str. den Kosten des innerstädtischen Entlastungstunnels der B 2 hinzugerechnet werden.

Naturräumliche, raumordnerische und städtebauliche Beurteilung
Der Innenstadttunnel hat folgende negative städtebauliche und naturräumliche Wirkungen:
● Die Lärmbelastung der Anwohner verringert sich nur in dem Abschnitt der B 2, der vollständig unter der Erde liegt. Im Bereich der Zulaufstrecken und der Rampen bleibt die Lärmbelastung gleich oder erhöht sich sogar aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahme. Auch die Abgasbelastung der Anwohner sinkt nur dort, wo die Straße unterirdisch geführt wird. Insgesamt werden die Abgase aber nicht weniger, sondern aufgrund des zunehmenden Verkehrs mehr. Durch den für den Tunnel geplanten Abgaskamin werden die Abgase gleichmäßig über die Stadt verteilt.
● Die Überquerbarkeit der Hauptstraße wird kaum besser, weil die hochbelasteten Staatsstraßen weiterhin oberirdisch auf der Hauptstraße verlaufen. Im Bereich der Tunnelrampen und der unmittelbar anschließenden Zulaufstrecken ist eine Straßenüberquerung überhaupt nicht möglich. Positive Straßenraumeffekte,

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Sanierungs- und Erneuerungseffekte können sich aufgrund der weiterhin hohen Belastung der Hauptstraße ebenso wenig einstellen wie positive Flächen- und Erschließungseffekte.
● Das Stadtbild wird durch die Tunnelrampen und die Zulaufstrecken mit ihren zusätzlichen Fahrstreifen erheblich beeinträchtigt. Am östlichen Tunnelmund sind nach Angaben des Straßenbauamts 7 Fahrstreifen erforderlich. Diese Straßenausbildung führt nicht nur optisch, sondern auch funktional zu einer Trennung der beiden Stadthälften.
● Geohydrologische Probleme entstehen, weil der Innenstadttunnel Gebiete mit wechselnden Grundwasserverhältnissen in verschiedenen Grundwasserhorizonten quert. Dies ist erst durch Bohrungen nach der Planfeststellung bekannt geworden.
Während der Bauzeit von 6-8 Jahren wird es durch die verschiedenen Baustellen zu unerträglichen Zuständen im Verkehrsablauf und zu Umsatzeinbußen der Geschäfte kommen.

Alternativen
In Starnberg werden z.Z. zwei Alternativen diskutiert:
● Die ortsferne Umfahrung zweigt nördlich von Hanfeld von der St 2069 nach Osten ab, überquert das Würmtal auf einer Hochbrücke und schließt an die Autobahn A 95 bei Oberdill an. Sie ist die kürzeste Verbindung zwischen den beiden Autobahnen A 96 und A 95 und verkürzt die Fahrzeit für den Verkehr der heutigen B 2. Für die Entlastung der Hanfelder Str. und der Innenstadt vom Nord-Süd-Verkehr ist jedoch auch hier eine Spange zwischen der Hanfelder Str. und der Gautinger Str. erforderlich.
● Die ortsnahe Umfahrung zweigt von der Westumfahrung in Höhe von Hadorf nach Osten ab, kreuzt die Hanfelder Str. in Höhe des heutigen Bauhofs, unterfährt das Waldgebiet am Hofbuchet, kreuzt die S-Bahn und die Gautinger Str. und mündet an der Würmbrücke in die A 952 ein. Sie verursacht trotz einer längeren Fahrstrecke für den Verkehr der B 2 wegen der höheren möglichen Fahrgeschwindigkeit keine Fahrzeitverluste. Die ortsnahe Umfahrung hat die Funktion eines halben Außenrings von Starnberg, in den alle von Norden kommenden Staatsstraßen einmünden. Sie
stellt gleichzeitig die notwendige Verbindung zwischen der Hanfelder Str. und der Gautinger Str. dar.

Beide Umfahrungen führen zu naturräumlichen Problemen. Sie müssen untersucht und gegenüber den lärmtechnischen, hydrologischen und städtebaulichen Problemen des Innenstadttunnels abgewogen worden. Die Umfahrungen wurden seinerzeit ohne genauere Untersuchung mit dem Argument verworfen, sie seien aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes von vorn herein nicht realisierbar. Der heutige Stadtrat ist aufgrund einer zwischenzeitlichen Studie heute mehrheitlich anderer Meinung.
Die Kosten für die beiden Umfahrungsvarianten sind wesentlich geringer als die Kosten für den Innenstadttunnel (wahrscheinlich weniger als die Hälfte).“

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
192	BY	B002		AS Friedberg	B 300	E 4	Kein Bedarf
193	BY	B002		w Friedberg (s B 300)		E 4	Kein Bedarf
194	BY	B002		OU Kissing		N 3/4	Kein Bedarf
195	BY	B002		Kissing	Oberottmarshausen (B 17)	E 4	Kein Bedarf

Begründung

1. Die Notwendigkeit der Maßnahmen besteht nicht, da die B 17 nicht überlastet ist.
2. Die Alternative eines Ausbau der B17 ist nicht detailliert geprüft worden.
3. Andere Alternativen zur Entlastung der B17 wie z.B. intelligente Verkehrsleitsysteme, wechselseitige Freigabe von Fahrspuren, Untertunnelungen, Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in der Region, großräumige Umleitung des Verkehrs in Richtung München über die A96 und A99 sind vorhanden und wurden nicht geprüft.
4. Eine erhebliche Beeinträchtigung von FFH-Gebieten ist nicht ausgeschlossen.

Berlin, den 22. November 2016

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
230	BY	B013		OU Holzkirchen	N 2	Kein Bedarf
231	BY	B013		OU Großhartpenning	N 2	Kein Bedarf
232	BY	B013		OU Kurzenberg	N 2	Kein Bedarf

Begründung

Mit den folgenden Argumenten sind die Projekte abzulehnen. Sie stammen aus der Stellungnahme der „Bürgerinitiative liebens- und lebenswertes Holzkirchen“ vom 7. 11. 2016:

„Der BVWP verfehlt hier seine Ziele: Reduzierung der Umweltbelastung, Erhalt schützenswerter zusammenhängender Flächen, Reduzierung des Flächenverbrauchs, mehr umweltfreundliche Mobilität – das sind für uns gute und erstrebenswerte Ziele, die wir gerne unterstützen und mittragen würden.
Durch diese Trassen wird jedoch ein hoher und weiterer Flächenverbrauch erreicht, da es sich ausschließlich um neue Trassen handelt. Unsere fußläufigen Naherholungsgebiete werden zerstört, landwirtschaftliche Nutzflächen werden zerschnitten und deren Bewirtschaftung erschwert. Landwirtschaftliche Betriebe und Pensionsbetriebe werden in ihrer Existenz bedroht. Die Umweltbelastung steigt – Lärm- und $C0^2$-Emissionen entstehen an Stellen, die bisher noch Vogelzwitschern und sauberere Luft für die Holzkirchner bieten. Eine Analyse des hier fahrenden Schwerlastverkehrs ist nicht getätigt worden. Eine Verlagerung auf die Schiene von Ursprungs- zu Zielort wurde nicht geprüft und wird hier anscheinend nicht angestrebt.
Auch der Ausbau des ÖNV (Erhöhung der Frequenz BOB, Einsetzen von Pendelbussen für die Strecke Bad Tölz – Holzkirchen (Bahnhof) zu Stoßzeiten an Werktagen und/oder von der Ausfahrt der A8 ins Tegernseer Tal und nach Bad Tölz am Wochenende zur Verminderung des Individualverkehrs) ist nicht berücksichtigt und wirtschaftlich geprüft worden und scheint nicht angestrebt zu werden. Die gegenseitigen Abhängigkeiten OU Gmund – OU Waakirchen – B13-Bad Tölz sind nicht berücksichtigt worden. Wir präfe-

rieren ein landkreisübergreifendes, integratives Verkehrskonzept für das Oberland und die Metropolregion München, das die Basisziele des BVWP „Weniger Flächenverbrauch, weniger Umweltbelastung, mehr umweltfreundliche Mobilität“ zum Ziel hat und auch erreicht. Wir wünschen uns eine simulationsgestützte Planung für unsere Region, die Mega-Trends wie Digitalisierung, Homeoffice-Optionen, Verstärkung des regionalen Einkauf, Verzicht auf eigenes KFZ und Steigerung der Share-Economy berücksichtigt, und welche die Ziele „wenig Flächenverbrauch, weniger Umweltbelastung, mehr umweltfreundliche Mobilität“ zum Ziel hat und durch geeignete Maßnahmen fördert.

Die Aussage, Bad Tölz und Lenggries hätten Erreichbarkeitsdefizite, ist weder konkret belegt, noch richtig. Es existieren Erreichbarkeitsoptionen über die Autobahn München – Garmisch, über die B11 München – Geretsried – Bad Heilbrunn – Bad Tölz, über die A8 und Weyarn, über die A8 und Holzkirchen, über die A8 und die Strecke Sauerlach-Dietramzell-Bad Tölz. Ohne Auto gelangt man per Schiene (BOB) und Bus (RVO) nach Bad Tölz und Lenggries. Mit dieser bereits jetzt hervorragenden Erreichbarkeit wird auch in aktuellen Tourismusprospekten geworben. Eine wirkliche weitere Steigerung der Erreichbarkeit liese sich nur durch einen Regionalflugplatz realisieren. Zudem werden sich innerhalb der nächsten 30 Jahre durch demografische und wirtschaftliche Individual-Entwicklung (alternde Bevölkerung, steigende Altersarmut, Zunahme von einkommensschwachen Familien), gesteigertes Umweltbewußtsein, Erhöhung des Wander- und Radlerurlaubs sowie durch den Ausbau bereits bestehender Angebote, wie zum Beispiel der regionalen Mitfahrzentrale des ADAC, deutlich weniger Fahrzeugzulassungen und Fahrzeugbewegungen ergeben. Wir erwarten eine Neuberechnung der Verkehrszahlen auf der Basis dieser Überlegungen. Der aktuelle BVWP behauptet zudem: „Die Belastungen führen in keinem Fall zu signifikanten Wirkungen.“ Die im Vorhergehenden beschriebenen Auswirkungen (Wegfall der Naherholungsgebiete, zusätzliche Lärm- und Feinstaubbelastung, Zerschneidung landwirtschaftlicher Nutzflächen), sowie die Verbauung unserer aktuell attraktiven und schützenswerten Landschaft durch Brücken und Einschleifungen stellen für uns signifikante Beeinträchtigungen dar.

Teilprojekt B 13 OU Holzkirchen
Die Annahme, es würde eine Entastung eintreten, ist nicht zutreffend. Mehrere Gutachten belegen, dass es sich beim Verkehr in der Tölzer Straße in Holzkirchen hauptsächlich um Ziel- und Quellverkehr handelt, der weiterhin bestehen bleibt, so dass eine Entlastung nicht gegeben ist. Auch die Unfallhäufungsschwerpunkte bleiben bestehen. Es könnte sich entsprechend der Gutachten sogar mehr Verkehr ergeben. Die Ergebnisse des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes finden beim BVWP keine Berücksichtigung. An den Wochenenden und zur Ferienzeit quält sich von Sauerlach her kommend eine sehr große Anzahl von Verkehrsteilnehmern durch Holzkirchen, die von ihrem Navigationsgerät geleitet werden. Dieser massive Verkehr in der Münchner Straße über den Marktplatz und dann durch die Tölzer Straße bleibt bestehen. Ein Ausbau des ÖPNV per Schiene von Bad Tölz nach München ist nicht in Erwägung gezogen worden, ebenso der Einsatz schneller Pendlerbusse von Bad Tölz nach Holzkirchen. Die Möglichkeit der Einschränkung des Schwerlastverkehrs auf Fahrzeiten zwischen 07:00 Uhr bis 16:00 Uhr ist nicht in Erwägung gezogen worden. Umweltbewusste Logistikkonzepte oder ein überregionales Schwerlastverkehrskonzept wurden noch nicht erstellt und geprüft. Die Auswirkungen auf die Belastungssituationen in Großhartpenning und Kurzenberg sind nicht berücksichtigt worden. Die negativen Auswirkungen auf Naherholung, Landwirtschaft, sogar auf Existenzen sind signifikant, wurden anscheinend willkürlich bewertet und nicht in ihrer kompletten und überdauernden Zerstörungswirkung berücksichtigt.

Dies gilt auch für die OU Großhartpenning und Kurzenberg. Anstelle der in den vordringlichen Bedarf aufgenommenen Trassenführungen erachten wir alternativ ein landkreisübergreifendes, integratives Verkehrskonzept für das Oberland für sinnvoll und zukunftsweisend. Ein Gesamt-Verkehrskonzept, das ökologische Megatrends, die Ideen in Bezug auf „Europa-Metropolregion München“ und die Basisziele des BVWP „Weniger Flächenverbrauch, weniger Umweltbelastung, mehr umweltfreundliche Mobilität“ zum Ziel hat und auch erreicht. Damit würden Verkehrsziele, Mobilitätsziele und Nachhaltigkeitsziele erreicht werden und zudem verantwortlich mit den Ressourcen umgegangen, die wir unseren Kindern und Kindeskindern bewahren müssen.“

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
288	**BY**	**B025**		**OU Dinkelsbühl**	**N 2**	**Kein Bedarf**

Begründung

Die folgenden Argumente stammen aus der Stellungnahme des „Fördervereins Naherholungsgebiet Mutschach Dinkelsbühl e.V.“ vom 22.4.2015 zur geplanten Maßnahme, denen wir uns anschließen:
„

1. Wer Straßen baut, wird Verkehr ernten! Die Realisierung dieser Straße würde erheblichen Mautausweichverkehr anziehen. Eine bessere Lösung wäre es, den Fernverkehr wie bisher auf die Autobahn A7 zu leiten, denn dann würde der Staat auch nicht auf Mauteinnahmen verzichten müssen.

2. Die Ostumfahrung wäre 3,4 km lang und der Vergleich zur erheblich kürzeren Route durch die Stadt legt die Vermutung nahe, dass der Fernverkehr zu manchen Tages- und Nachtzeiten trotz Existenz der Umfahrung doch durch die Stadt rollen würde. Die derzeitige B25 über die Luitpoldstraße wäre für den Fernverkehr z.B. wegen der anliegenden Tankstellen und Geschäfte nicht zu sperren.

3. Es muss auch an die Gastronomie und den Einzelhandel gedacht werden. Die Stadt lebt vom Tourismus. Durch diese Straße wäre zu befürchten, dass der Campingplatz, der sich in unmittelbarer Nähe zur Osttrasse befände, aber auch Einzelhandel, Restaurants und Hotels in der historischen Altstadt mit Umsatzeinbußen rechnen müssten, weil der Verkehr außen herum geleitet würde und auch spontan entschlossene (Tages-)Gäste ausbleiben würden. Mögliche Konsequenzen wären ein Aussterben der Innenstadt und die Erhöhung der Arbeitslosigkeit in einem ohnehin strukturschwachen Gebiet.

4. Die geplante Trassenführung beinhaltet starke Steigungen, durch die bei der Berganfahrt und Beschleunigung starker Lärm und erhöhte Abgasbelastung verursacht werden würden. Dies würde erhebliche Beeinträchtigungen für Erholungssuchende, Flora und Fauna der Naherholungsgebiete Campingsee und Mutschachwald sowie für die Menschen in vier Wohngebieten und Schrebergärten bedeuten.

Weder Flüsterasphalt noch Tempolimits sind bei dem überarbeiteten Konzept des Stadtrates vorgesehen.

5. Ein weiterer Punkt, diese Straße nicht gutzuheißen ist, dass unser Trinkwasser zu einem sehr großen Teil aus den Brunnen im Mutschachwald kommt und hier nicht genügend Schutz geboten ist. Die gesamte Osttrasse führt durch eine Vorbehaltsfläche für den Trinkwasserschutz.

6. Die geplanten Verbesserungen der Trasse sind nicht ausreichend. Noch immer fehlen z.B. Lärmschutz und Maßnahmen gegen Wildwechsel an wichtigen Stellen.

7. Der unnötigen Flächenversiegelung muss Einhalt geboten werden, nicht zuletzt um die tragischen Folgen des globalen Klimawandels einzudämmen.

8. Die Ostumfahrung wurde im Jahr 2008 mit 7,1 Millionen Euro veranschlagt. Eine Umgehung um Neustädtlein hätte einige Brückenbauten erfordert und die Summe der Ostumfahrung auf über 10 Millionen Euro erhöht. Dagegen wurde die Kosten für die Bahnparallele Trasse auf 11,6 Millionen Euro geschätzt, wobei die Sanierung von zwei Brücken, die ohnehin fällig ist, eingerechnet wurden so dass die Bahnparallele Trasse teurer erschien als sie letztendlich gewesen wäre.

Aufgrund der Kritik an der Ostumfahrung möchten wir Ihnen ein verbessertes, vergleichsweise kostenminimales Verkehrskonzept für die Luitpoldstraße vorschlagen.

Problematisch scheint für viele Dinkelsbühler Bürger das hohe Verkehrsaufkommen auf der vorwiegend gewerblich geprägten Luitpoldstraße, dem Verlauf der B25 in Dinkelsbühl, zu sein. Das eigentliche Problem sind jedoch die Ampelschaltungen, die durch Kreisverkehre ersetzt werden können und somit die Ostumfahrung überflüssig machen würden.

Als Beispiel dafür, dass ein Kreisverkehr den Verkehr sehr effektiv leitet, ist der seit Jahren existierende Dinkelsbühler Kreisel an der Kreuzung Südring / Mönchsrother Straße mit einem Durchmesser von etwa 38 Metern. Er ersetzte eine Ampelkreuzung, und seither fließt der Verkehr an dieser Stelle absolut problemlos.

Wir bitten Sie, unsere Forderung nach zwei weiteren Kreiseln auf der B25 in der Luitpoldstraße zu unterstützen. Die Fläche an der Kreuzung Luitpoldstraße / Am Stauferwall beträgt etwa 38 x 46 Quadratmeter. Die Fläche an der Kreuzung Luitpoldstraße / Am Brühl beträgt etwa 38 x 31 Quadratmeter (Quelle: Bayernviewer), wobei für diese Kreuzung mittlerweile auch ein Kreisverkehr durch die im Stadtrat repräsentiere Wählergruppe Land gefordert wird.

Die Vorteile dieser beiden Kreisverkehre wären unserer Meinung nach, dass der Verkehr auf der Luitpoldstraße fließen könnte, ohne weiteren Mautausweichverkehr anzuziehen. Die Sperrung der B25 für Mautflüchtlinge sollte unbedingt aufrechterhalten werden. Der Staat könnte auch auf diese einfache Weise die Kosten für eine Umgehung, aber auch für die Ampelwartung sparen, Steuereinnahmen erzielen und gleichzeitig die Umwelt schützen.“

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
297	BY	B026n		AK Schweinfurt/Werneck (A7)	Karlstadt	N 2/3	Kein Bedarf
298	BY	B026n		Karlstadt	A 3	N 2/3	Kein Bedarf
320	BY	B276		Zubringer Lohr		N 2	Kein Bedarf

Begründung

Die folgenden Argumente gegen die Maßnahmen stammen aus einer Stellungnahme von „Bürger und Kommunen gegen die Westumgehung Würzburg/B26n“ vom 2. 9. 2016, denen wir uns anschließen:

„Begründung unserer Ablehnung:
Die Verkehrsprognose (B 26n) gehen von einem fiktiven, täglichen Fahrzeugaufkommen von bis zu 16.000 Fahrzeugen auf einer durchgängig (von der A7 bis zur A3) ausgebauten B 26n aus. Die bislang bekannte Kostenschätzungen für B 26n und B 276 (als Zubringer) summieren sich auf Baukosten von über 206 Mio. €. Bisher wurde von rund 500 Mio. € Bausumme und einem Verkehrsaufkommen von bis zu 44.000 Fahrzeugen am Tag ausgegangen. Die Zahl der LKW-Fahrten auf der B 26n wird aufgrund der LKW-Mauterhebung auf Bundesstraßen ab dem Jahr 2018 vermutlich drastisch abnehmen, da die Fahrt über A7 und A3 im Osten um Würzburg herum nicht länger ist. Die B 26n ist lediglich eine Ortsumfahrung für das gesamte Werntal. Dort fahren derzeit auf der alten B 26 maximal 6.500 FZ pro Tag!

Die B26n ist kein Teil des Kernnetzes, sondern erschließt lediglich, wie die bereits bestehende B 26, den Landkreis Main-Spessart als östliche Anbindung an das Autobahnnetz (A 7, A 70, A 71). Die gegenüber der bestehenden Bundesstraße B 26 zusätzliche Verkehrsaufnahme wäre relativ gering. Der induzierte Anteil des auf 10 000 Kfz/24h prognostizierten Verkehrs würde mit 15,66 Mio./PKW-Km/a sehr deutlich größer sein als der verlagerte mit 0,78 Mio./PKW-Km/a. Allein diese Tatsache rechtfertigt es nicht, nach den Kriterien für die Priorisierung von Projekten für den BVWP, dass das Projekt mit TO1 für den ersten Bauabschnitt in den vordringlichen Bedarf eingestuft wurde!

Das Projekt B026-G044-BY-T01-BY/B026-G044-BY-T02-BY hat keine wesentliche Bedeutung für das Gesamtnetz der Bundesfernstraßen.
Die Begründung der Notwendigkeit der B 26n mit den Argumenten des Verkehrsentwicklungsplans für den Großraum Würzburg aus dem Jahr 1996 sind völlig fehlgegriffen, da man damals von Verkehrsprognosen ausgegangen war, die heute nicht mehr haltbar sind (Verkehrszuwachs insgesamt; Verkehrserwartung auf der A 71nur zu ca. 50% eingetroffen). Eine Überlastung der sechstreifig ausgebauten A 3 im Bereich Würzburg kann dadurch widerlegt werden, dass für die Planung des Ausbaus der A 3 die Existenz der B 26n nicht zugrunde gelegt wurde, diese BAB also die erforderliche Kapazität für die Aufnahme des Verkehrs besitzen wird.
Bei einem Ausbau der A 7 zwischen Dreieck Werneck und Biebelrieder Kreuz (Projekt A007-G010-BY) auf 6 Streifen wäre die benannte Konzeptionsschwäche im Verkehrsraum um Würzburg behoben, da auch hiermit ausreichend Kapazität geschaffen würde. Aus den Daten für die B 26n lässt sich keine Notwendigkeit des Projekts ableiten, schon gar nicht eine Einstufung des ersten Bauabschnittes in T01 und damit in den vordringlichen Bedarf!

Grundsätzlich ist gegen die Darstellungen der Verkehrswirksamkeit einzuwenden, dass die Einführung der Maut auf Bundesstraßen nicht untersucht wurde und somit auch bei der B 26n nicht berücksichtigt werden konnte. Die prognostizierte Entlastung der B 26 im Werntal vom PKW-Verkehr ist kaum zu erwarten, da dieser zu hohem Anteil Ziel-Quellverkehr in den Beziehungen zu Zentren Arnstein bzw. Karlstadt ist. Eine Entlastung der beiden BAB 3 und 7 findet offensichtlich nicht statt (siehe Karte Verkehrssimulation zu BVWP 2030, Planfall-Bezugsfall). Die verkehrliche Wirkung für den LKW-Verkehr der gesamten B 26n wird ab Karlstadt eine äußerst negative sein, da der Abschnitt Karlstadt – A 3 für den LKW-Verkehr weder auf der Nord-Süd- als auch der Ost-West-Achse attraktiv sein wird (siehe auch Vergleich Planfall-Bezugsfall, Projektinfo 1.5). Vielmehr ist auf der Achse Nord/Ost – West mit
einem Abkürzungsverkehr auf Staats- und Kreisstraßen durch den Landkreis Main-Spessart und über Lohr und den Spessart hinweg zu rechnen. Die B 26n erfüllt somit keine wesentliche Aufgabe im Gesamtnetz der Bundesfernstraßen.

Der Rückgriff auf die Alternativen-Prüfung im Rahmen der Machbarkeitsstudie 2001 ist nicht anzuerkennen, da damals von Alternativen für eine autobahnähnliche Bundesstraße mit 40TKfz/Tag ausgegangen wurde. Alternativen für wesentlich geringere Verkehrslasten (10TKfz/Tag), wie jetzt als Grundlage für die B 26n ermittelt, können völlig anders
aussehen.
Nicht geprüft wurden als Alternative:
o eine wie auch immer verlaufende, ertüchtigte B 26, die auch die problematischen Abschnitte bei Gemünden und bei Lohr umfasst.
o Verkehrsverlagerung des Personenverkehrs auf den ÖPNV (Bus und Bahn), da ein hoher Anteil des PKWVerkehrs nur auf dem Abschnitt Karlstadt-A7 – Schweinfurt erwartet wird. Nur eine geringe Verkehrsaufnahme wird für den Abschnitt Karlstadt A 3 prognostiziert!
o Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene (Werntalbahn).
o Der 6-streifige Ausbau der A 7 zwischen Dreieck Werneck und Biebelrieder Kreuz.
o Es wurden keine Untersuchungen durchgeführt die aufzeigen, ob die gewünschten städtebaulichen Veränderungen für die Stadt Arnstein durch kleinräumiger angelegte Straßenbauwerke ermöglicht werden könnten (siehe raumordnerische Bewertung/städtebauliche Bedeutung).
Die Prüfung von Alternativen für das Projekt B 26n ist ungenügend.

Die Anmerkung, die raumordnerische Bewertung sei „nicht bewertungsrelevant“ ist nicht nachvollziehbar. Das bereits 2011 für die B 26n vollzogene Raumordnungsverfahren zeigt deutlich die negativen Auswirkungen des Projekts auf das westliche Mainfranken.

O Städtebauliche Bedeutung
Die städtebauliche Beurteilung (Modul D) ergibt eine lediglich mittlere Bedeutung! Eine positive städtebauliche Wirkung der B 26n für die Stadt Würzburg ist nur in sehr geringem Maße zu erwarten. In einigen Stadtteilen wird sogar mit einer Mehrbelastung durch den Straßenverkehr zu rechnen sein (vgl. Projektinfo 1.5).
Zur Problemlösung der Stadt Arnstein bedarf es keines Bundestraßen-Neubaus zwischen A 3 und A 7. Die derzeitigen Konflikte ließen sich durch kleinräumigere Ertüchtigung der Straßen verbessern (Städtebauliches Entwicklungskonzept der Stadt Arnstein). Den erreichbaren positiven Wirkungen für die Stadt Arn-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

stein stehen die negativen v.a. für die Stadt Karlstadt, aber auch die Städte (z.B. Lohr) und Gemeinden südwestlich bis nordwestlich von Karlstadt in Richtung A 3 gegenüber!

O Gewerbliche Wirtschaft im Landkreis Main-Spessart
Wie die prognostizierte Verkehrswirksamkeit zeigt, wird sehr viel neuer Verkehr induziert. Dies hängt nach Aussagen Prof. Dr. Matthias Gather von der Fachhochschule Erfurt (Fachbereich Verkehrspolitik und Raumplanung) damit zusammen, dass durch eine solche Straßenverbindung eine „Sogwirkung“ entstünde, die Nachteile für den schwächer entwickelten Raum (hier Raum Main-Spessart) gegenüber einem Zentrum (hier Schweinfurt) brächten.
Die B 26n hat somit eine negative Wirkung auf die für den Landkreises Main-Spessart typische und sehr bedeutsame mittelständische Gewerbestruktur.

O Zerschneidung verkehrsarmer Regionen
Mit der B 26n würden bislang verkehrsarme Bereiche der Region zerschnitten, Landschaft und Natur durch den Verkehr belastet. Bislang unbelastete Räume gingen verloren. Durch den Ausbau der A 7 zwischen Dreieck Werneck und Biebelried wäre dieser Effekt zu vermeiden (vgl. Prüfung von Alternativen, oben).

O Natur und Landschaft
Durch die starke Beeinträchtigung von FFH- Gebieten bzw. von Lebensraumnetzwerken entsteht eine sehr hohe Umweltbetroffenheit.
Diese Bewertung der Eingriffe in die Landschaft und Natur des Planungsgebietes kann mit Hinweis auf die landesplanerische Beurteilung unterstrichen werden. Darüber hinaus ist damit zu rechnen, dass mit weiteren Untersuchungen die Umweltrelevanz noch höher zu bewerten sein wird. Das relativ hohe Maß an induziertem Verkehr auf der B 26n ist in Bezug auf Umwelt- und Klimaschutz kontraproduktiv.

O Wasserwirtschaft
Einige der wenigen wasserreichen Quellen der mainfränkischen Region müssten durch kostenintensive technische Bauwerke geschützt werden. Dieser Schutz ist jedoch keinesfalls als Ersatz für die derzeitige nachhaltige Sicherung der Quellen (u.a. „Aktion Grundwasserschutz“ der Regierung von Unterfranken im Bereich östlich des Werntals) hinnehmbar. Da mit dem Klimawandel die Trinkwasserressourcen in Mainfranken knapp werden, sollten sie
nachhaltig geschützt bleiben.

O Freizeit u. Erholung Karlstadt
Durch die B 26n und durch die Anbindung an die Staatstraße 2435 nach Lohr und die B 26 und B 27 verliert die Stadt Karlstadt ihren Naherholungsraum fast gänzlich. Die Wohngebiete der Stadt sind südwestlich durch Industrie und dann im südlichen, östlichen und nördlichen Bereich von überörtlichen Straßen umgeben. Nur im Westen verbleibt mit dem Hagwald eine ruhige Zone, die aber von der Stadt aus nur auf steilen Wegen des Maintalhanges erreichbar ist.

O Land- und Forstwirtschaft
Die B 26n weist einen hohen Landverbrauch auf, der vor allem auf den fränkischen Höhen fruchtbares Ackerland mindert und im 2. Abschnitt wertvolle Wälder (Grundwasserschutz, Luftkorridor) reduziert. Da die hohe Umweltunverträglichkeit vor allem durch unvermeidbare Eingriffe in Biotope bedingt ist, muss ein weiterer Verlust an landwirtschaftlicher Fläche für Ausgleichsflächen einkalkuliert werden.
Die in der Projektinfo dargestellte positive Bewertung der raumordnerischen Bedeutung, insbesondere der städtebaulichen Wirkung, ist nicht zutreffend!

Im Vergleich zu anderen Projekten gleicher Ausbaustufe (N2/3) sind die Kosten von 4,1/km äußerst niedrig angesetzt, obwohl teure Brückenbauwerke unvermeidlich sind (u. a. Querung von Main- und Werntal sowie Aalbachgrund) und für mehrere Trinkwasserquellgebiete ein technischer Schutz erforderlich wird.
Auch in Bezug auf die Kostenkalkulation für die B 26n im BVWP 2003 mit 4-streifigem Bau ist die Halbierung der Kosten äußerst zweifelhaft.
Es entspricht leider dem angewandten Grundprinzip der Kostenanalyse, die hohe Umweltproblematik nicht in das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) einzurechnen, obwohl diese gerade auch bei der B 26n zu hohen Kosten führenwürden. Die mangelhafte Kostenanalyse verzerrt die Gesamtbewertung in erheblichem Maße.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Eine detaillierte, konkrete Stellungnahme zur Nutzen-Kosten-Analyse ist nicht möglich, da die Berechnungsgrundlagen mangels Bereitschaft zur Transparenz nicht offengelegt wurden.
Dennoch ist festzustellen, dass das NKV, bedingt durch die sehr niedrig angesetzten Kosten und die Nichtberücksichtigung der erheblichen Umweltauswirkungen in den Kosten (siehe 6. Kostenfaktor) einerseits, und den hoch angesetzten Nutzwert andererseits, den Wert dieses Projektes insgesamt nicht realistisch abbildet! So sind bezüglich des Nutzens z.B. die für die B 26n ermittelten Zeitgewinne für den Fernverkehr nicht realistisch. Wenn man die Reisezeiten im bestehenden Autobahnnetz zugrunde gelegt, ist die Wegstrecke von der A 7 Dreieck
Werneck bis zur A 81 bei Kist nahezu gleich groß wie die Wegstrecke über die geplante Bundesstraße 26 n! Für den Nahverkehr sind Reisezeitgewinne vernachlässigbar!
Die Datengrundlage ist intransparent und somit das NKV von 5,6 nicht nachvollziehbar!

O Unsere Schlussfolgerungen:
Das gesamte Projekt B 26n/B276 ist auf Grund von Alternativen nicht erforderlich. Mit dem sechsstreifigen Ausbau der A 3 und der A 7 stehen zukünftig genügend Kapazitäten zur Verfügung, um den Fernverkehr im Regierungsbezirk Unterfranken (Nordbayern) auf diesen bestehenden Autobahnen zu bündeln. Eine zusätzliche B 26n wäre eine Verschwendung von Steuermitteln. Zudem sind sowieso nicht alle angemeldeten Maßnahmen finanzierbar.

Der in der landesplanerischen Beurteilung (Dez. 2011) festgelegte Mittelkorridor ist, aus der Geschichte dieses Projektes ableitbar, ein Hybrid zwischen einem Autobahnring um Würzburg (mit Ziel Entlastung der Stadt) und einer Verbesserung der Erschließung des Landkreises Main-Spessart. Tauglich ist das Hybrid B 26n weder für die eine noch für die andere ihr ursprünglich zugedachte Funktion!

Durch die B 26n/B 276 wird lediglich eine geringe Entlastungswirkung für die Stadt Würzburg und im Werntal sowie weiterer im Einzugsgebiet liegender Kommunen erreicht, stattdessen erfolgt eine Verlagerung der Verkehrsbelastung in derzeit gering oder nicht belastete Gebiete. Die B 26n würde viele Kommunen sehr stark belasten: u.a. die Stadt Karlstadt mit den Ortsteilen Heßlar, Laudenbach, Karlburg, die Gemeinden Zellingen (hier insbesondere der Ortsteil Duttenbrunn), die Gemeinde Himmelstadt, die Gemeinden Birkenfeld und Billingshausen werden mit Verkehr belastet der bisher nicht da war und dort auch nicht hin will. Im Landkreis Würzburg würden die Gemeinden Greußenheim, Hettstadt, Leinach, Waldbrunn, Eisingen, Helmstadt, Uettingen und Waldbüttelbrunn zusätzlich sehr stark belastet.
Mit der Anbindung des Raumes Lohr über die St 2315 an die A3 (Aufstieg bei Marktheidenfeld), werden die Forderungen der ortsansässigen Wirtschaft weitgehend erfüllt. Hier müssen jetzt nur noch die Ortsumfahrungen Neustadt und Hafenlohr schnellst möglichst umgesetzt werden. Dies ist Aufgabe des Freistaates Bayern.
Daher wollen wir, dass die B 26n/B 276 aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen wird!“

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
371	**BY**	**B303**		**OU Schirnding**	**E 4**	**Kein Bedarf**

Begründung

Die folgenden Argumente gegen die Maßnahme stammen ausn der Stellngnahme von Prof. Dr. Wolfgang Batrla vom 8. 10. 2016, denen wir uns anschließen:

„Über den Unsinn der Ortsumgehung Schirnding
Für das Projekt bestand schon 2003 kein Bedarf. Das Projekt B303-G050-BY-T02-BY enthält die östliche, 4,5 Kilometer lange Teilstrecke des Projekts BY7616. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 steht mit dem geringen NKV von 1,3 lediglich im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht. Dies auch nur, weil für die Modellrechnung in den PRINS erneut grob unplausible Annahmen eingeflossen sind. Selbst das NKV von 1,3 ist noch gnadenlos schön gerechnet. Realistisch liegt das NKV unter Eins. Für das Projekt besteht kein Bedarf, es sollte gestrichen werden.
Eine zweispurige Ortsumgehung Schirnding im Zuge der B 303 wurde am 27.10.95 freigegeben. An diese bereits bestehende Ortsumgehung wurde ein zusätzlicher Fahrstreifen angebaut sowie die Röslautalbrücke erweitert. Freigabe der Erweiterung war 2004. Der Durchgangsverkehr auf der B 303 umfährt bereits heute den Ort Schirnding. Die Verkehrsmenge auf der Umgehung liegt heute bei unter 6000 Kfz/Tag (ausweislich der automatischen Dauerzählstelle am Grenzübergang).
Der Anteil des Schwerverkehrs hat von 27% in 2003 auf etwa 15% Ende 2015 abgenommen – entgegen allgemeiner Prognosen eines überproportionalen Anwachsens des grenzüberschreitenden Personen und Güterverkehrs von und nach Osteuropa um 40% (Pkw) bzw. 250% (Lkw) von 1997 bis 2015 (IVV: Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf das Verkehrsmengengerüst und den Verkehrsablauf im deutschen Straßennetz der östlichen Grenzregionen und auf wichtigen Routen des internationalen Verkehrs. Schlussbericht, Aachen, 2004)
Höchst unplausibel ist die dargestellte Simulation der Verkehrsverflechtung in der Projektinformation. Die Belastung im Planungs- als auch im Bezugsfall liegt unmittelbar am Grenzübergang bei 6000 Kfz/Tag

(Abb. 4 der PRINS). Dies würde bedeuten, dass keine zusätzliche Steigerung des Verkehrs bis 2030 zu erwarten ist.

Im Bezugsfall würden auf der bestehenden Ortsumgehung nur 3000 bis 4000 Kfz/Tag fahren. Die Annahme der Verkehrsmenge im Bezugsfall würde eine Abnahme von etwa 50% bis 2030 gegenüber dem Ist-Zustand bedeuten. Bereits im Jahr 2010 wurde an der Zählstelle 59399169 westlich der St 2178 ein DTV von 6722 ermittelt.

Im Planungsfall würden auf der erweiterten Ortsumgehung 6000 Fahrzeuge bewegt; etwa so viele, wie heute - ohne Erweiterung dort fahren. (Abb. 4 der PRINS). Die „kreative“ Annahme des Bezugsfalles ist gleichbedeutend mit der Tatsache, dass die Ortsdurchfahrt Schirnding von etwa 3000 Fahrzeugen entlastet würde (Abb. 6 der PRINS). Diese Entlastung ist reine Fiktion. Man kann aus den heutigen Daten ablesen, dass die Annahme des Bezugsfalles fehlerhaft ist. Die Zählstelle wurde im Jahr 2003 verlegt, weil sie - von Osten kommend - nach der Abzweigung Richtung der alten Ortsdurchfahrt Schirnding lag und damit angeblich nicht aller Ost-West-Verkehr erfasst wurde - eben jener, der die Ortdurchfahrt Schirnding benutzte. Geändert an den Zahlen hat sich durch die Verlegung nichts. Das bedeutet,
dass kein Durchgangsverkehr auf der Ortsdurchfahrt Schirnding läuft, eine Entlastung folglich nicht eintreten wird.

Im Planungs- (50%) als auch im Bezugsfall (67%) ist der Anteil des Lkw-Verkehrs pro Tag unrealistisch hoch angegeben, angesichts des historischen Verlaufs dieserWerte, einer Abnahme von 27% in 2003 auf etwa 15% Ende 2015 an der Dauerzählstelle. (Abb. 3 und 5 der PRINS) Da für den ersten Teil des Projekts (B303-G050-BY-T01-BY) wegen eines N/K kleiner als Eins „kein Bedarf“ festgestellt wurde, löst sich eine der Begründungen für den zweiten Teil der Projekts in Rauch auf: „Dieses Teilprojekt trägt auf deutscher Seite zum Lückenschluss der zweibahnigen Straßen zwischen der BAB A 93 und der Tschechischen Republik bei.“

Für das Projekt besteht angeblich ein unanfechtbarer Planfeststellungsbeschluss. Das ist so nicht richtig, denn im Beschluss sind nur die 2,5 km von der Raithenbach Talbrücke bis zur Röslau Talbrücke enthalten. Der Rest der Strecke (inklusive Erweiterung der Röslau Talbrücke) konnte nicht geplant werden, weil die Pläne auf tschechischer Seite nicht bekannt gewesen seien. Diese Pläne existieren bis heute nicht. Auf absehbare Zeit ist auf tschechischer Seite keine Erweiterung auf vier Spuren zwischen Eger/Nord und dem Grenzübergang geplant.

Bei Eger ist derzeit die später mautfreie Süd-Ost-Umgehung im Bau. Nach deren Fertigstellung wird Verkehr von der B 303 wegverlagert, verstärkt, wenn die Ortsumgehung Waldsassen auf der B 299 realisiert wird.

Die Erweiterung der Ortsumgehung Schirnding sollte selbst aus dem „weiteren Bedarf“ gestrichen werden und die Einstufung „kein Bedarf“ erhalten, weil ein Nutzen der Erweiterung nicht besteht. Die auf vier Spuren ausgebaute 4,5 km lange Straße wäre weder nach Osten, noch nachWesten angebunden; ein veritabler Schildbürgerstreich.“

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bau-ziel	Dringlichkeit
388	**BY**	**B388**		**N-OU Passau**	**N 2/3**	**Kein Bedarf**

Begründung

Die folgenden Argumente stammen aus einer Stellungnahme der Bürgerinitiative „Natur ja – Nordtangente nein e.V.“ zur geplanten Maßnahme, denen wir uns anschließen:

„1. Der hohe angesetzte Nutzen beruht auf einem unrealistisch hohen prognostizierten Verkehrsaufkommen auf der Nordumfahrung. Die Stadt Passau geht aufgrund des Verkehrsentwicklungsplans 2010 für 2025 von lediglich 9000 kfz/d auf der Trasse aus – nicht von 19 000 bis 25 000 wie der BVWP bzw. die Verkehrsprognose 2030.

2. Die Baukosten basieren auf 2012, um eine Vergleichbarkeit der Projekte herzustellen. Aber der Nutzen wird mit einem unrealistischen Wert aus der Zukunft multipliziert. Man hätte bei der Nutzenberechnung Verkehrszahlen aus 2012 heranziehen müssen, um reale Entlastungeseffekte zu berechnen. Der VEP 2010 von Passau beziffert ein solches Kfz-Aufkommen auf einer Nordtangente gerade mal mit 2200 Kfz.

3. Die Kosten- und Nutzenberechnung wurde per Abschlag korrigiert auf 9000 Kfz. Die Differenz zwischen beiden schrumpft erheblich: 231 Mio € (Nutzen) – 166 Mio € (Kosten)= 65 Mio €.

4. Die Investitionskosten werden an die Preissteigerung bis 2022 vorsichtig extrapoliert: mindestens. 90 Mio €. Das zuständige Bauamt hat derzeit an anderer Stelle eine Kostensteigerung von über 60 % zu verantworten: OU Hundsdorf, nordöstlich von Passau.

5. Die Gesamtkosten aus Bau und laufendem Betrieb der Trasse überflügeln den Nutzen innerhalb des veranschlagten Lebenszyklus der Trasse: NKV= 65/90= 0,72. Somit unter 1.2.“

Außerdem hat das Land die Alternativen verbesserte Ausschilderung Kreisstraße 93 und ausgebauter B 85, Transitverbot für überregionalen Schwerverkehr durch Passau und stadtverträglicher Umbau der Ortsdurchfahrt nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt dann ggflls. neu anzumelden.

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
402	**BY**	**B470**		**O-OU Forchheim**	**N 2/4**	**Kein Bedarf**

Begründung

Die folgenden Argumente gegen die Maßnahme stammen von der „Bürgerinitiative pro Wiesenttal ohne Osttangente (BIWO)“ von deren Website www.bi-wiesenttal.de vom 18.11.2016, denen wir uns anschließen:

- „Bei der Aufnahme des Projektes in den Vordinglichen Bedarf des BVWP 2030 sollte der Neubau erst bis 2030 abgeschlossen sein. Die Verkehrssituation bedarf aber einer schnelleren Lösung.
- Der Bau der Straße nach den Vorschlägen des Staatlichen Bauamtes Bamberg wäre drastisch überdimensioniert auf Kosten der Natur und des Bundeshaushaltes.
- Die Pläne führen zu keiner besseren Anbindung des PKW-Verkehrs an den ÖPNV mit Bahn und Bus.
- Das Untere Wiesenttal, der idyllische Eingang zur Fränkischen Schweiz, würde unwiederbringlich stark zerstört.
- Wir wollen eine natürliche attraktive Kulturlandschaft zwischen Sigritzau und Ebermannstadt erhalten mit der Unversehrtheit der vernetzten Biotopflächen – FFH – SPA – Vogelschutzgebiet – Wiesenbrütergebiet – Wasserschutzgebiet.
- Die Straße würde zusätzlichen Verkehr und Fernverkehr anziehen und das Verkehrsproblem in Forchheim selbst nicht lösen, weil hier der Ziel- und Quellverkehr die Hauptursache der Überlastung der Ortsdurchfahrt ist.
- Viel wertvolles Ackerland bester Bonität würde unnötigerweise vernichtet.
- Es wäre dringend nötig, dass die Kommunen und der Bayerische Staat gemeinsam ein übergreifendes Verkehrskonzept für den Landkreis Forchheim Ost entwickeln mit Kreis- und Staatsstraßen, Umgehungsstraßen und dem ÖPNV – ein Konzept, das die Interessen der Bürger stärker in den Vordergrund stellt und unsere einmalig schöne Natur nicht zerstört. Dieses unterbleibt offen-

sichtlich, weil die Politik darauf hofft, dass das völlig überdimensionierte Bundesstraßenprojekt diese Bemühungen erübrigt – zu viel höheren Kosten, die vom Bund getragen werden. Das ist nicht im Sinne des Steuerzahlers."

Außerdem hat das Land die Alternativen weiträumige Lenkung des Schwerlastverkehrs und Maßnahmen gegen Mautausweichverkehr nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Das Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt dann ggf. neu anzumelden.

Zudem ist eine Petition beim Bundestag anhängig, die die Streichung des Projektes fordert (Nr. 61289 v. 29.9.2015).

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)445

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
915	**NW**	**A052**		**AK Breitscheid (A 3)**	**AS Essen-Rüttenscheid (B 224)**	**E 6**	**Kein Bedarf**

Begründung

Den folgenden Argumenten aus der „Stellungnahme im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan 2030“ der „Mobilität-Werk-Stadt e.V. für die Metropole Ruhr“ (ohne Datum) schliessen wir uns hiermit an:

„Grunddaten
Die Verbindungsfunktionsstufe “0/1” ist nicht sachgemäß: Es ist keine kontinentale Straßenverbindung. Richtig wäre: “1/2".
Die Länge des Teilstücks auf Gladbecker Gebiet ist nicht korrekt angegeben: Statt 0,1 km ist der Abschnitt 1,3 km lang. Für das Gesamtprojekt ergibt sich also eine Länge von 4,9 km anstatt von 3,7 km.
In der Tabelle der Kostenbestandteile ist der Betrag "Bewertungsrelevante Ausbau/ Neubaukosten" nicht korrekt angegeben: Es sind hier nur die Kosten von Teilprojekt 2 (96,4 Mio €) angegeben. Es fehlen die Kosten von Teilprojekt 1 (41,6 Mio €). Der korrekte Betrag der Summe beider Projekte wäre 138,0 Mio €. Dieser wird weder in diesem Projektdossier, noch in den Projektdossiers der Teilprojekte, noch in den Projektdossiers der anschließenden A52-Projekte genannt.
Die Baukosten im Teilprojekt 2 sind vermutlich auch höher als 96,4 Mio €: Im Projektdossier ist zur Anbindung an die A2 lediglich ein Autobahndreieck genannt. In den Daten der Planfeststellung (beantragt am 05.08.2014) wurde hingegen ein “Hochleistungsautobahnkreuz” mit Überflieger von Süden nach Westen vorgetragen. Sollte diese Planung umgesetzt werden, ist eine entsprechende Kostensteigerung zu berücksichtigen.
Alternativenprüfung
Alternativen zur Autobahnplanung (lokal und/oder großräumig) wurden nicht untersucht.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die folgenden Maßnahmen zur Entlastung des Verkehrs auf der B224 sind bereits veranlasst. Wir fordern zu prüfen, ob eine relevante Senkung des Verkehrsaufkommens hierdurch erzielt werden kann:
● Ab 2019 fahren die Züge zwischen Essen, Bottrop und Gladbeck im 15MinutenTakt
Statt derzeit nur ca. im Stundentakt. Diese Verbindung entlastet genau die B224, da die relevanten Bahnhöfe in den anliegenden Stadtteilen liegen.
● Für den Radschnellweg "Mittleres Ruhrgebiet" mit Anschluss an den RS1 (Duisburg – Hamm) wird bereits an der Machbarkeitsstudie gearbeitet.

Wir fordern zudem, folgende Infrastrukturmaßnahmen zu prüfen, um das Verkehrsaufkommen auf der B224 weiter zu senken:
● Bau einer neuen Abfahrt auf der A42 in Höhe des Essener Stadthafens, die an die geplante Erschließungsstraße des neuen interkommunalen Gewerbegebiets in Bottrop und Essen anschließt. In Essen soll die Anbindung an den BertholdBeitzBoulevard geschaffen werden, so dass eine leistungsfähige Entlastung der B224 in Nord-Süd-Richtung entsteht.
Diese Lösung ist zur Entlastung der B224 gegenüber der Autobahn zu bevorzugen, da die großen Gewerbeflächen in Bottrop und Essen direkt erschlossen werden, ohne neuen Durchgangsverkehr zu generieren. Von der Trasse sind nur wenige Anwohner direkt betroffen.
● Optimierung von Ampelschaltung, Abbiege- und Einfädelungsspuren sowie Tempo-50-Zonen.
Dies kann nach dem Vorbild der B1 in Dortmund den Verkehrsfluss wirksam verbessern.
● Einrichtung einer 3 zu 1-Spurenregelung, die abhängig von der Lastrichtung in Hauptverkehrszeiten Fahrspuren zur Verfügung stellt. Dies kann punktuelle Probleme in den Verkehrsspitzen vermeiden.
● Einrichtung von Park+RidePlätzen
an den in unmittelbarer Nähe der B224 gelegenen Bahnhöfen Bottrop-Boy, Gladbeck West, Gladbeck-Zweckel und Gelsenkirchen-Buer-Nord.

Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

Die Berechnung beruht auf dem fehlerhaften Betrag für "Bewertungsrelevante Ausbau/Neubaukosten" von 96,4 Mio € anstatt 138,0 Mio € (vgl. Grunddaten). Werden die korrekten Kosten von 138,0 Mio € verwendet, ergibt sich ein NKV von < 1,0. Das Projekt ist damit nicht bauwürdig. Auch die unklare Planung bzgl. des Autobahndreiecks oder Autobahnkreuzes A52/A2 (vgl. Grunddaten) mit möglicherweise höheren Kosten des Gesamtprojekts als im Projektdossier T2 veranschlagt kann den NVK weiter senken.

Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)

Die Angabe "Das Ausbauprojekt liegt im Stadtraum von Bottrop" ist nicht korrekt. Tatsächlich liegt das betroffene Gebiet teilweise in Gladbeck. Entsprechend ist die Angabe "Hinsichtlich der betrachteten Umweltkriterien liegen keine Konflikte vor" und die Einstufung "gering" nicht korrekt. 140m östlich der Trasse liegt in Gladbeck das 14 ha große Naturschutzgebiet Natroper Feld. Westlich der Trasse liegt das 5 ha große Naturschutzgebiet Boyetal-Ost. Der für die Frischluftversorgung der Region sehr wichtige Regionale Grünzug C wurde in der Umweltbetroffenheit nicht berücksichtigt. Dies ist nicht sachgemäß. Das Projekt ist unter Berücksichtigung des regionalen Grünzugs C und der Naturschutzgebiete neu zu bewerten.

Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

Die Umwandlung einer ebenerdigen Straße in eine Autobahn mit wenigen Überführungen sowie der Bau eines Autobahndreiecks oder Autobahnkreuzes verändert in erheblichem Maße vorhandene Wegebeziehungen und den Zugang zu Grün-und Freiflächen sowie deren Erholungsqualität. Die Trennungswirkung zwischen den Stadtteilen sowohl in Bottrop also auch in Gladbeck wird deutlich erhöht. Eine städtebauliche Bedeutung ist daher gegeben und muss in die Untersuchung einbezogen werden.

Fazit und Dringlichkeitseinstufung

Wegen der nicht gegebenen Bauwürdigkeit, der sinkenden Verkehrsbelastung, der bereits geplanten und möglichen Alternativen, der fehlenden Umweltverträglichkeitsprüfungen und der fehlenden überregionalen Bedeutung fordern wir die Streichung dieses Projekts aus dem BVWP."

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
919	**NW**	**A052**		**AK Essen/Gladbeck (A 2)**	**AS Gelsenkirchen-Buer**	**N 4**	**Kein Bedarf**

Begründung

Den folgenden Argumenten aus der „Stellungnahme im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan 2030“ der „Mobilität-Werk-Stadt e.V. für die Metropole Ruhr“ (ohne Datum) schliessen wir uns hiermit an:

„Grunddaten
Die Verbindungsfunktionsstufe “0/1” ist nicht sachgemäß: Es ist keine kontinentale Straßenverbindung. Richtig wäre: “1/2".
Die Ausbaulänge für die Strecke zwischen A2 und Stadtgrenze Gelsenkirchen ist nicht korrekt angegeben: Statt 2,6 km ist der Abschnitt 3,1 km lang.
Die seit 01.02.2007 als “abgeschlossen” geltende “Umweltverträglichkeits-/Variantenuntersuchung” ist überholt, da die in den Jahren 2015 und 2016 diskutierten und mit der Stadt Gladbeck vereinbarten Änderungen der Pläne nicht einbezogen wurden.

Alternativenprüfung
Alternativen zur Autobahnplanung (lokal und/oder großräumig) wurden nicht untersucht.
Die folgenden Maßnahmen zur Entlastung des Verkehrs auf der B224 sind bereits veranlasst. Wir fordern zu prüfen, ob eine relevante Senkung des Verkehrsaufkommens hierdurch erzielt werden kann:
● Ab 2019 fahren die Züge zwischen Essen, Bottrop und Gladbeck im 15-Minuten-Takt
Statt derzeit nur ca. im Stundentakt. Diese Verbindung entlastet genau die B224, da die relevanten Bahnhöfe in den anliegenden Stadtteilen liegen.
● Für den Radschnellweg “Mittleres Ruhrgebiet” mit Anschluss an den RS1 (Duisburg – Hamm) wird bereits an der Machbarkeitsstudie gearbeitet.

Wir fordern zudem, folgende Infrastrukturmaßnahmen zu prüfen, um das Verkehrsaufkommen auf der B224 weiter zu senken:
● Bau einer neuen Abfahrt auf der A42 in Höhe des Essener Stadthafens, die an die geplante Erschließungsstraße des neuen interkommunalen Gewerbegebiets in Bottrop und Essen anschließt. In Essen soll die Anbindung an den Berthold-Beitz-Boulevard geschaffen werden, so dass eine leistungsfähige Entlastung der B224 in Nord-Süd-Richtung entsteht.
Diese Lösung ist zur Entlastung der B224 gegenüber der Autobahn zu bevorzugen, da die großen Gewerbeflächen in Bottrop und Essen direkt erschlossen werden, ohne neuen Durchgangsverkehr zu generieren. Von der Trasse sind nur wenige Anwohner direkt betroffen.
● Optimierung von Ampelschaltung, Abbiege- und Einfädelungsspuren sowie Tempo50Zonen.
Dies kann nach dem Vorbild der B1 in Dortmund den Verkehrsfluss wirksam verbessern.
● Einrichtung einer 3zu1-Spurenregelung, die abhängig von der Lastrichtung in Hauptverkehrszeiten Fahrspuren zur Verfügung stellt. Dies kann punktuelle Probleme in den Verkehrsspitzen vermeiden.
● Einrichtung von Park+RidePlätzen an den in unmittelbarer Nähe der B224 gelegenen Bahnhöfen Bottrop-Boy, Gladbeck-West, Gladbeck-Zweckel und Gelsenkirchen-Buer-Nord.
Das Netz der Bundesautobahnen ist im Ruhrgebiet bereits so eng, dass die Netzwirkungen von neuen Verbindungen nicht entscheidend für die Erreichbarkeit von Wohn- und Wirtschaftsräumen sind. Vielmehr sinkt dadurch bereits die Lebensqualität und damit die Attraktivität von Städten im Ruhrgebiet. Das Ziel in diesem Ballungsgebiet muss dagegen eine Reduktion des MIV sein.

Verkehrsbelastungen

Gemäß den Zahlen im Projektdossier ist entgegen der “der Anmeldung zugrundegelegten Notwendigkeit” keine Steigerung der Verkehrszahlen zu erwarten: Dort wird der Verkehr mit “heute [...] über 40.000 Kfz/24h” angegeben. Für den Planfall werden hingegen nur 40.000 Kfz/24h prognostiziert. Der Bau einer Autobahn ist angesichts sinkender Verkehrsbelastung nicht zu rechtfertigen. Demographische Einflüsse vermindern die Zahl der Pendler: Der RVR hat bis 2030 einen erheblichen Bevölkerungsrückgang prognostiziert. Nach der IHK Münster gibt es 2040 in der Region ca. 270.000 Arbeitsund Ausbildungsplätze weniger. Auch dies mindert die Verkehrsbelastung und macht den Bau der Autobahn überflüssig.

Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

Die Kostenangaben sind nicht nachvollziehbar, da eine belastbare Kostenermittlung und weitergehende Angaben fehlen. Die Nutzen- und Kostenbestandteile sind vor dem Hintergrund des 20% zu niedrigen Ansatzes für die Streckenlänge zu korrigieren.
In der Aufstellung der Kosten ist der Bau der zusätzlichen Tunnelabschnitte von 1 km Länge nicht berücksichtigt, zu denen das Land NRW im Jahr 2016 eine finanzielle Beteiligung zugesagt hat. Diese erheblichen Kosten sind in der Kosten-Nutzen-Analyse unbedingt zu berücksichtigen, auch wenn sie nicht vom Bund getragen werden.
Der angegebene Nutzen zu den Verkehrszahlen ist nicht sachgemäß: Die Zahl von 0 Kfz / 24h Bezugsfall ist nicht zutreffend, da heute bereits über 40.000 Kfz / 24h auf der Gladbecker Straße auf der gleichen Streckenführung unterwegs sind (vgl. “Der Anmeldung zugrundegelegte Notwendigkeit” im Projektdossier). Eine Steigerung der Verkehrszahlen ist also nicht gegeben. Diese Bewertung muss korrigiert werden.

Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)

In “Der Anmeldung zugrundegelegte Notwendigkeit” heißt es zum einen: “der verbesserte und zentrierte Verkehrsfluss wirkt sich positiv auf die Belastung der Umgebung sowie die Lärm- und Abgassituation aus.” Die Zahlen in “Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen” widerlegen diese Aussage: Die Emissionen werden trotz Rückgang des Verkehrs als steigend angenommen. Der für die Frischluftversorgung der Region wichtige regionale Grünzug C im Süden Gladbecks ist in der Umweltbetroffenheit nicht berücksichtigt. Dies ist nicht sachgemäß. Aus diesen Gründen ist eine neue Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung erforderlich.

Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

Der Bau dieses Abschnitts der A52 mit Trennungswirkung zwischen den Stadtteilen würde in erheblicher Weise in die Wegebeziehungen, Grünflächen und Frischluftschneisen Gladbecks eingreifen.
Die Reduzierung auf nur zwei Anschlussstellen verändert die Verkehrsflüsse in der Stadt in erheblichem Maße. Eine städtebauliche Beurteilung ist daher notwendig und muss in die Untersuchung einbezogen werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Fazit und Dringlichkeitseinstufung

Die Realisierung dieses Projekts wurde mit direkter Demokratie bei einem Ratsbürgerentscheid im Jahr 2012 abgelehnt. Für ein neues Bürgerbegehren wurden im März 2016 4.800 gültige Unterschriften eingereicht. Diese Anzahl übertrifft die erforderliche Zahl von Unterschriften um mehr als ein Drittel. Der Bürgerwille ist zu berücksichtigen.

Das bereits geringe NKV von 2,0 sinkt erheblich, wenn die nicht vom Bund zu tragenden Kosten (vgl. Nutzen-Kosten-Analyse) berücksichtigt werden.

Wegen der sinkenden Verkehrsbelastung, der bereits geplanten und möglichen Alternativen, der nicht berücksichtigten Kosten, die zu einem unrealistischen NKV des Gesamtprojekts führten, der fehlenden Umweltverträglichkeitsprüfungen sowie der fehlenden überregionalen Bedeutung fordern wir die Streichung dieses Projekts aus dem BVWP."

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
952	**NW**	**B008**		**Dinslaken (A 59)**	**Wesel (B 58)**	**N 2/4**	**Kein Bedarf**

Begründung

Den folgenden Argumenten aus der „Stellungnahme der Interessengemeinschaft gegen die B 8 neu e.V.“ vom 25. 7. 2016 schliessen wir uns hiermit an:

„Die *Interessengemeinschaft gegen die B 8 n* (IG) lehnt die im Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) enthaltene Trassenführung ab, da diese mit den örtlichen Belangen in Dinslaken-Eppinghoven, in allen Stadtteilen von Voerde und in Wesel-Lippedorf sowie Emmelsum unverträglich ist. Wir zeigen hier, welche schützenswerten Güter für Mensch und Natur durch die Neubaustrecke eklatant beschädigt oder zerstört würden.
Der Referentenentwurf des BVWP sieht zwei Teilabschnitte vor: B8-G10-NW-T1-NW (T1) vom Endpunkt der heutigen A 59 bis zur K12 (nördlich von Friedrichsfeld) und B8-G10-NW-T2-NW (T2) von der K12 bis zur Anbindung an die neue Südumfahrung Wesel. Die Interessengemeinschaft gegen die B8 n lehnt beide Teilabschnitte ab.
Die herangezogene Umweltverträglichkeitsstudie aus dem Jahr 2003 ist in vielerlei Hinsicht nicht mehr aktuell und aus sachlichen wie rechtlichen Gründen nicht mehr nutzbar. Eine neue Umweltverträglichkeitsprüfung ist unverzichtbar.
Wir alle wünschen uns die Reduzierung von verkehrsbedingtem Lärm und schlechter Luft. Es gibt aber auch zur Verbesserung des Straßenverkehrs zwischen Duisburg und Wesel vernünftige und realisierbare Alternativen, teilweise auch auf den Bauplanungen des Bundes aufbauend. Diese werden wir im Abschnitt *Alternative Lösungsansätze zur Verkehrsführung* ebenfalls darstellen.

1. Beschädigung der Lebensbedingungen des Menschen (Wohnen, Gesundheit und Erholen)
a) Grundsätzliches

Die 15 Kilometer (km) lange Trasse einer *B8n* soll nach jetziger Planung fast vollständig neu angelegt werden, d.h. nicht auf vorhandenen Trassen aufbauen. Sie hat also mit der B8 "alt" nichts zu tun. Abhängig vom jeweiligen Ausbau der Straße kann ein Flächenverbrauch von bis zu 35 Hektar (ha) erwartet werden. Dies bedeutet eine immense zusätzliche Flächenversiegelung.
Ein großer Anteil dieses Flächenverbrauches ist Waldbestand oder Dauergrünland in
Natur- und Landschaftsschutzgebieten entlang der gesamten Trassenführung. Es wird eine breite Schneise in den Wohnungswald geschlagen und ein waldrandartiges Biotopstark zerstört, da der Bahndamm der Spellener Bahn, an dem die Trasse über viele km entlang führt, durchgehend bewaldet ist; sog. „Waldband".
Durch die B8n wird sich keine Verbesserung der Lebensqualität ergeben, sondern für
viele Menschen eine deutliche Verschlechterung. Dies kommt auch in der Projektbeschreibung zum Ausdruck: Zusätzliche Belastung durch Verkehrslärm für 8.970 Einwohner, Entlastung für 5.100 Einwohner (Quelle: Stadt Voerde, 2016).
Es ist ein Trugschluss zu glauben, dass die neue Trasse den Verkehr in Dinslaken verringern wird. Was hier geplant wird, ist vor allem eine neue LKW-Schnellstraße (teilweise vierspurig, entsprechend der neuen Verbindung zwischen Duisburg-Süd und Düsseldorf, teilweise als Hochstraße, je nach Variante der Trassenführung). Es wird eine neue Verbindung zwischen dem Lippemündungsraum und den DeltaPort Häfen Emmelsum im Stadtgebiet Voerde, Rhein-Lippe-Hafen Wesel sowie Stadthafen Wesel einerseits sowie dem Duisburger Hafen andererseits „benötigt". Die Stadt Wesel hat ermittelt, dass auf der B 8 im Jahr 2010 ein Verkehrsaufkommen von ca. 26.400 Kfz/Tag vorlag. Im Jahr 2025 werden 36.500 Kfz/Tag prognostiziert. Das Gesamtverkehrsaufkommen wird um 34,5 % ansteigen, der Lastwagenanteil soll hochgerechnet um 221 % ansteigen.
Diese rein wirtschaftliche Betrachtungsweise lässt außer acht, dass der überörtliche LKW-Verkehr vordringlich auf den dafür vorgesehenen Autobahnverbindungen (A3 und A57) zu laufen hat. In den reinen Wohngebieten, die die B8n tangieren und durchschneiden würde, hat der LKW Durchgangsverkehr von und nach Duisburg nichts zu suchen - dafür steht die Interessengemeinschaft gegen die B8n.
Des Weiteren wird die B8n eine gute Ausweichstrecke für die rechtsrheinische A3 wie für die linksrheinische A57 werden und somit die Funktion der Autobahnen, eine Verkehrsbündelungsfunktion zu übernehmen, konterkarieren. So werden planungstechnisch nicht erwünschte Verkehrsstöme iniziiert und Bedarfe künstlich geschaffen. Diese fatale Logik der Verkehrsplaner darf nicht länger zum Zuge kommen.
Die Lebensqualität aller Einwohnerinnen und Einwohner entlang der Trasse würde massiv durch Immissionen (Lärm, Stickoxide, Feinstäube, organische Verbindungen, ...) sowie durch Wohnwertverlust beeinträchtigt werden.

Eine Verbesserung der Lebenssituation für Dinslaken - auf Grund einer im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) prognostizierten Verringerung des Verkehrs im Bereich der heutigen B8 auf immer noch ca. 17.000 PKW/Tag - ist nicht zu erwarten, da
• der dann schnellere Verkehrsfluss zu keiner Reduzierung der Trennwirkung zwischen Fußgängern und Fahrzeugen führen, sondern sich die Gefahren für Passanten sogar erhöhen würde;
• die Gesamtemissionen in der Stadt Dinslaken deutlich steigen werden, da zum einen lediglich eine Verlagerung der Emissionen in westlich gelegene Stadtteile (Eppinghoven) stattfinden soll, zum anderen gleichzeitig das prognostizierte Verkehrsaufkommen deutlich ansteigen würde (vor allem Stickoxide und Feinstaub wegen des stark ansteigenden LKW-Verkehrs);
• es zu einer dramatischen weiteren Erhöhung der ohnehin schon äußerst hohen Emissionen im Dinslakener Stadtgebiet kommen würde. Durch die erhebliche rheinnahe Flächenversiegelung kommt es selbst bei gleichbleibendem Gesamtverkehr zu einer wiederholten Mobilisierung der Emmissionen.

Durch die neue Trasse werden zusammenhängende Siedlungsverbindungen durchgeschnitten. Die Wegebeziehungen der Menschen, die entlang der Trasse wohnen, werden getrennt, da die vielen Fußwege, Radfahrwege und lokalen Straßen in Ost-West-Richtung unterbrochen werden. Dies erschwert familiäre, nachbarschaftliche und örtliche Beziehungen sowie auch gewohnte Abläufe.

b) Streckenabschnitt Dinslaken-Eppinghoven – Voerde-Wohnungswald, -Möllen
Der Dinslakener Ortsteil Eppinghoven würde durch die Trasse durchschnitten und die westlichen Natur- und Bebauungsbereiche „Am Stapp" bis zur Walsumer Aue stark abgegrenzt werden.
Der Wohnungswald wird durchschnitten und verlärmt. Je nach Trassenführung und
Straßenausbau kann ein wertvoller, qualitativ hochwertiger Waldbestand mit einer Fläche von bis zu 1,5 ha (15.000 m²) zerstört werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Ein wichtiges Naherholungsgebiet und Sportlergebiet im Übergangsbereich zwischen
den Stadtgebieten Dinslaken und Voerde wird stark beeinträchtigt werden durch Lärm und Abgase (Lärmquelle in Hauptwindrichtung!).
Bedeutende regionale Radwegeverbindungen (NiederRhein-Route, Rotbachweg,
Radverkehrsnetz NRW sowie Anschlüsse an den Rheinradweg-Veloroute Rhein und
Rundkurs Ruhrgebiet) werden unterbrochen.
Wanderwege und sehr hoch frequentierte Laufstrecken im Erholungsraum werden
durch die Trassenführung unterbrochen und werden zu stark verringerter Nutzung führen. Wer joggt schon gerne neben einer lauten, schadstoffreichen Schnellstraße?
Die Beziehung der Menschen zum Rhein wird unterbrochen. Dass Dinslaken auch am Rhein liegt, wird - nach Fertigstellung der Schnellstraße - in der Stadtentwicklung nicht weiter verfolgt werden können, da die Trennwirkung der neuen Trasse sehr groß sein wird.
Die Wohngebiete der Ortslage Möllen werden bereits durch Lärmemissionen aus dem Industriegebiet und der Frankfurter Straße (L396) belastet.
Die Verlagerung des Verkehrs von der L396 (die heute durch das Kraftwerksgebiet verläuft) auf die neue Trasse - direkt am Fuße des Bahndammes am Rand der Möllener Wohnsiedlung entlang durch die Schrebergärten der Anwohner - ist städtebaupolitisch unvertretbar und widerspricht dem Trennungsgrundsatz des Bundesimmissionsschutzgesetzes.
Die Verlärmung von Möllen würde mehr als die halbe Siedlungsfläche des Ortsteils mit zwei Schulen, einem Kindergarten, sozialen Einrichtungen, zwei christlichen und einem islamischem Religionsgebäude stark beeinträchtigen.
Aufgrund der geplanten Zu- und Ausfahrten der B8n wird für die Rahmstraße eine Verdreifachung des Verkehrsaufkommens erwartet (von ca. 3.000 Kfz/24h im Jahr 2015 auf 9.400 Kfz/24h mit B8n; Quelle: Stadt Voerde, 2016).
Den Anwohnern entlang der Bahnstrecke "Spellener Bahn" in Möllen werden wichtige Freizeitanlagen zerstört (Sportschießstand nebst BSV-Vereinsheim, Schrebergärten vieler deutscher und türkischer Mitbewohner, Kommunikationsstätte und „Festplatz“ für die Möllener deutsch-türkische Gemeinde). Waldgottesdienste werden nicht mehr stattfinden können. Es wird ein wichtiger Teil der Basis für eine Integration der Bevölkerungsgruppen in Möllen zerstört.

c) Streckenabschnitt Voerde Stadt, -Löhnen, -Stockum
Abhängig von der jeweiligen Variante der B8n – Planung ist eine teilweise Trassenführung in Voerde auf Damm- bzw. Brückenbauwerken nicht auszuschließen.
Die geplante Trassenführung konterkariert an mehreren Stellen nachhaltig die langjährig verfolgte städtebauliche Ausrichtung der Stadtentwicklung in Voerde und führt zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Lebensqualität für die Bewohner der ganzen Stadt.
Die Trasse nimmt die historische und gerade erst rekonstruierte Parkanlage des Wasserschlosses Haus Voerde weitgehend und irreparabel in Anspruch, das Bodendenkmal wird zerstört. Darüber hinaus wird der für die gesamte Stadt Voerde bedeutende Sport- und Erholungsbereich an der Allee (einschl. Freibad, Parkanlage und Sportplätzen) entwertet. Dies führt zu einer nicht hinnehmbaren Beeinträchtigung des insbesondere für die Identität der Stadt Voerde bedeutenden Bereichs samt seines historischen Ortskerns an der Frankfurter Strasse sowie des Wasserschlosses.
Die Trassenführung entlang der Frankfurter Straße (L396) kann nicht akzeptiert werden, da die Anwohner räumlich eingeengt und erheblich durch Verkehrslärm beeinträchtigt werden. Dies betrifft vor allem:
• das dort gelegene Seniorenheim im historischen alten Rathaus,
• die gesamte Wohnbebauung entlang der Frankfurter Straße zwischen Wasserschloß Haus Voerde und neuem Hammweg sowie darüber hinaus bis zum Ortsteil Friedrichsfeld.
Für alle Kinder und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer, die die Trasse kreuzen müssen, steigt die Unfallgefahr. Es gäbe bei einem Bau der B8n westlich der Trasse keine Schulinfrastruktur mehr.

d) Streckenabschnitt Friedrichsfeld – Emmelsum – neue Südumgehung Wesel
Die Trasse würde den Ortsteil Emmelsum mittig durchtrennen, womit die dorfähnlichen Strukturen dieses Ortsteils zerstört werden. Unabhängig von der Wahl der genauen Trassenführung würden zahlreiche Grundstücke und Häuser durch die Trasse
beansprucht werden, was letztlich zu Zwangsenteignungen führen würde. Auch wären die verbliebenen Anwohner erheblichen Lärm- und Schadstoffemissionen ausgesetzt, da gut die Hälfte der Emmelsumer Wohnbebauung näher als 200 m von der Trasse entfernt liegt. Zahlreiche Wege- und Sozialbeziehungen wären von der geplanten Trasse betroffen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der Streckenabschnitt in Lippedorf soll vierstreifig ausgebaut werden (u.a. wird auch eine Tunnellösung diskutiert) und an die Südumfahrung Wesel angebunden werden.
Dies bedeutet, dass viele Häuser in Lippedorf enteignet und abgerissen werden müssen. Die Häuser, die verbleiben, sind von Lärm und Abgasen umgeben.
Diese Lösung ist vollkommen überdimensioniert. Anstelle den Verkehrsfluss in Richtung A3, Aus-/Auffahrt Wesel, zu leiten, wird mit diesem Ausbau gerade der Verkehr in Richtung Voerde und Dinslaken geführt.

2. Beschädigung der Lebensbedingungen von Tieren und Pflanzen (Pflanzen, Biotope, Tierarten, Lebensräume)
a) Grundsätzliches
Durch die geplante ca. 15 km lange und bis zu 25 Meter breite Strecke würden je nach Ausbaudetails bis zu 35 ha wertvoller Naturfläche vernichtet. Dies würde den Zielen des Natur-, Klima- und des Ressourcenschutzes eklatant widersprechen. Dieses natur-, umwelt- und menschenschädliche Straßenbauvorhaben B8n ist vollkommen inakzeptabel und wird von der Interessengemeinschaft gegen die B8n abgelehnt. Naturschutzerfordernisse für z.B. Krötenwanderwege, Streuobstwiesen mit Steinkauzbeständen, Schwarzkehlchen (Quelle: Stadt Voerde) werden völlig ignoriert. Versiegelungen im Überflutungsbereich der Mommniederung sind nach EU-Richtlinie nicht zulässig.
Da durch die Trasse wichtige Naturflächen zerstört werden, ist zukünftig auch vermehrt mit Haus- und Wildtieren als Verkehrsopfern zu rechnen.
b) Streckenabschnitt Dinslaken-Eppinghoven, Voerde-Wohnungswald, -Möllen
Die geplante Trasse durch den Wohnungswald bedeutet, dass ein wertvoller, ca. 100 Jahre alter Baumbestand (Buchen und Eichen) mit einer Fläche von ca. 1,5 ha gerodet werden soll.
Der Wohnungswald ist ein herausragender Lebensraum für Höhlenbrüter und Waldfledermäuse und gemeinsam mit dem Rotbach (auch der Lebensraum für Amphibien, Nutria, Reiher) ein einzigartiger Naturraum.
Mit hohem Aufwand wird zurzeit die Mündung der Emscher verlegt und renaturisiert.
Der Rhein erhält wieder zusätzliche Überflutungsflächen. Es soll ein großes Naturschutzgebiet in diesem Mündungsraum entstehen, das gemeinsam mit den Deichwiesen „Am Stapp“ und dem Naturschutzgebiet der Walsumer Rheinauen eine einzigartige Niederrheinlandschaft darstellt. Das Naturschutzgebiet wird gestört und die Funktion als Erholungsgebiet wird durch Lärm und Abgase zerstört.
c) Streckenabschnitt Voerde Stadt, -Löhnen, -Stockum
Der Streckenverlauf auf der östlichen Seite des Bahndammes entlang durch die Grünzone nördlich von Möllen bis zum Haus Voerde führt zu erheblichen Eingriffen in bisher unberührtes Naturpotenzial und alte Obstwiesenbestände.
Die Trassenplanung auf der Ostseite der Bahntrasse beeinträchtigt wertvolle Naturbereiche (z.B. am Leitgraben und am Kalbsbeckweg), die bisher durch die Bahntrasse weitgehend vor äußeren Einwirkungen geschützt waren (Landschaftsschutzgebiet). Erholungs-, Kultur- und Landfächen, z.B. der Park Haus Voerde, werden zerstört. Aufgrund der gegebenen Platzverhältnisse berührt die Trasse auf jeden Fall das
(ebenfalls als Naturschutzgebiet festgesetzte) Vogelschutzgebiet „Unterer Niederrhein“ und führt unvermeidlich zu nicht kompensierbaren Beschädigungen. Voerde hat nur einen Waldanteil von 9% und ist damit eine der waldärmsten Gemeinden in NRW. Es dürfen deshalb keine weiteren großflächigen Waldrodungen erlaubt werden. Dies gilt sowohl für den Wohnungswald wie auch entlang des Bahndammes,
der einen zusammenhängenden Waldstreifen darstellt.
d) Streckenabschnitt Friedrichsfeld – Emmelsum – neue Südumgehung Wesel
Gerade in Emmelsum existierten zahlreiche kleinstrukturierte Kulturbiotope (Altrheingraben, Gärten, Obstwiesen, Hecken, Baumgruppen und Solitaire). Das Gebiet hat "nur" den Schutzstatus eines Landschaftsschutzgebietes, ist aber aufgrund seiner Artenzusammensetzung mit dem Naturschutzgebiet Mommniederung vergleichbar (Steinkauz-, Nachtigallen-und Zauneidechsenpopulationen, Amphibienwanderwege; Kröten, Molche und Frösche nutzen den Bahndamm mit seinem waldrandartigen Bewuchs als Überwinterungszone etc.). Das Landschaftsschutzgebiet würde hier durch die Trasse mittig durchschnitten werden.
Mit großem Aufwand wurde die Renaturierung der Lippe-Mündung und damit ein weiteres Naturschutzgebiet und Erholungsgebiet hergestellt. Dies wird durch die vorbeiführende vierspurige, überdimensionierte Trasse erheblich gestört werden.

3. Beschädigung von Landschaftsbild und Landschaftsräumen
a) Grundsätzliches

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Das Projekt schädigt in hohem Maße wichtige Naturräume und vor allem bedeutende Schutzgebiete und führt durch seine Trennwirkung zu einer nachhaltigen Unterbrechung des Biotopverbunds zwischen den Rheinauen und dem Hinterland.
Es werden ein Naturschutzgebiet - mit der Mommniederung sogar ein Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH) - sowie die vier Landschaftsschutzgebiete Emmelsum, Kalbecksweg, Wohnungwald und Eppinghoven-Stapp) neben weiteren Naturräumen durchschnitten bzw. gestört.
Intakte Landschaftsbilder und Naturräume werden durch die neue Trasse visuell überprägt, d.h. das Straßenbild wird dominierend.
b) Streckenabschnitt Dinslaken-Eppinghoven – Wohnungswald – Möllen
Die massive Inanspruchnahme und Verlärmung des Wohnungswaldes durch die Planung der B8n ist nicht hinnehmbar. Bei dem Wohnungswald handelt es sich um eine frühere Hartholzaue, die gerade in dem in Anspruch zu nehmenden Bereich ihre letzte Verbindung zu dem landschaftsbestimmenden Rheinstrom aufweist. Dort befindet sich mit der Rotbachmündung eine der seltenen natürlichen Bacheinmündungen in den Rhein (beides Landschaftsschutzgebiete).
Es wird die Biotopvernetzung unterbrochen: z.B. neue Emschermündung, Rotbach,
Bahndamm. Gerade der Bahndamm, an dem die neue Straße entlang geführt werden soll, ist ein durchgängiges Waldband und stellt ein Trittsteinbiotop auch für Großsäuger (Dachs, Fuchs, Reh, Rothirsch) dar.
Mit viel Aufwand wird die Emschermündung renaturiert und das alte Landschaftsbild
wieder hergestellt, das sich nahtlos in die gesamte Niederrheinlandschaft einfügt. Dies soll nun durch die neue Trasse zerschnitten und abgetrennt werden.
c) Streckenabschnitt Voerde Stadt, -Löhnen, -Stockum
Die Planung folgt formell dem Prinzip der Trassenbündelung, indem die Straße parallel zu der Industriebahnlinie „Spellener Bahn“ vorgesehen ist. Dabei bleibt unberücksichtigt, dass die nur wenige Male am Tag befahrene Industriebahn für den Biotopverbund keine Zäsur darstellt, sondern im Gegenteil aufgrund des unzugänglichen und stark bewachsenen Bahndamms ein wichtiges verbindendes Trittsteinbiotop für die Vernetzung der landesweit bedeutenden Rheinaue (Mommniederung) mit den Landschaftsstrukturen der Niederterrasse bildet.
Die Zäsur und Unterbrechung des Biotopverbunds würde gerade erst durch die neue Straße hervorgerufen. Die Trassenplanung führt daher zu einer beträchtlichen Störung des Biotopverbunds und zu einer erheblichen Entwertung landesweit bedeutender und bisher nur gering beeinträchtigter Naturpotentiale.
Das Naturschutzgebiet Mommniederung wurde als FFH-Gebiet definiert. FFH-Gebiete sind spezielle europäische Schutzgebiete im Natur- und Landschaftsschutz, die nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie ausgewählt werden. Die neue Trasse wird ohne Sicherheitsabstand entlang dieses FFH-Gebietes geführt. Zwangsläufig wird dadurch das Vogelschutz- und Naturschutzgebiet Mommniederung erheblich gestört.
Die vorhandenen Straßen- und Wegebeziehungen zu den Dörfern in der Voerder Rheinaue werden unterbrochen. Die Stadt bemüht sich seit längerem, zur Stärkung der eigenen Identität ihre besondere Lage am Rhein besser erlebbar zu machen. Dies würde durch die Straßenbaumaßnahme nachhaltig verhindert.
d) Streckenabschnitt Friedrichsfeld – Emmelsum – neue Südumgehung Wesel
Die mit viel Aufwand hergestellte Renaturierung des Lippeflusslaufes und der Lippemündung wird durch überdimensionierte Straßenbauwerke ad absurdum geführt.
Große Flächen reich strukturierter Naturräume sind bereits den Industrieansiedlungen in Emmelsum zum Opfer gefallen. Eine noch weitere Versiegelung von Emmelsum würde den Charakter dieses Lebensraumes vernichten. Damit würde auch die Biotop vernetzende Funktion zwischen den FFH Gebieten „unterer Niederrhein“ (Lippemündung – Mommniederung) verloren gehen.

4. Beschädigung von Boden, Wasser (Grundwasser und Oberflächengewässer), Klima und Luft
Durch den hohen Flächenverbrauch mit einhergehender Waldrodung wird die Klima- und Immissionsschutzfunktion des Waldes reduziert. Der vermehrte Schadstoffanfall durch das hohe Verkehrsaufkommen, insbesondere durch Lastkraftwagen, führt auch zu vermehrtem Schadstoffeintrag in den Boden und damit ins Grundwasser bzw. Trinkwasser.
„Bereits über die Bodenversiegelung (insg. 23 ha) der B8n findet eine Reduktion der Grundwasserneubildungsrate statt. Das Grundwasser kann je nach Bodenzustandswert (ph-Wert, Porenvolumen, Huminstoffe, usw.) durch Anreicherung von Schwermetallen, Kohlenwasserstoffen und Chloriden in den oberflächennahen Bereichen parallel zur B8n gefährdet werden“ (Quelle: Stadt Voerde, 2016).
„Es werden große Flächen im Bereich der Wasserschutzzone III A sowie III B beeinträchtigt. Dies ist als gravierend anzusehen, da der Schadstoffeintrag über den Mommbach westlich der Güterbahn, ….., auch zu den Trinkwasserbrunnen der Wassergewinnung Löhnen gelangen kann“ (Quelle: Stadt Voerde, 2016).

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

„Es werden große Flächen, insb. westlich und südwestlich der Ortslage Friedrichsfeld sowie westlich der Schafstege beeinträchtigt, die eine hohe Empfindlichkeit aufweisen. Eine Gefährdung des ggf. genutzten Grundwassers sollte verhindert werden“
(Quelle: Stadt Voerde, 2016).

5. Beschädigung von Kultur- und sonstigen Schutzgütern
a) Streckenabschnitt Dinslaken-Eppinghoven, Voerde-Wohnungswald, -Möllen
Die einmalige Lage und die historische Bausubstanz des Wasserschlosses Haus Wohnung wird aus ihrem geschützten, ruhigen Umfeld herausgerissen und entwertet. Das Haus Wohnung wurde erstmals im Jahr 1297 erwähnt und hat sich seitdem kontinuierlich entwickelt. Im 17. Jahrhundert war es bereits das Zentrum eines großen Grundbesitzes mit eigener Mühle, Waldungen, Pachthöfen und Ackerland. Die Liegenschaften sind heute ein Vorzeigeobjekt gelungener Denkmalpflege am Niederrhein. Die neue Trasse mit dem hohen Verkehrsaufkommen wird dieses hochwertige Kulturgut schädigen.
Im Wohnungswald finden sich auch die Überreste einer Motte. Diese frühzeitliche Erdhügel-Holzburg war Schutzraum für die Eppinghover Bauern (vgl. Liste deutscher Turmhügel). Weitere Bodenfunde werden im Umfeld vermutet, möglicherweise auch auf der geplanten Trasse der Schnellstraße.
b) Streckenabschnitt Voerde Stadt, -Löhnen, -Stockum
Die einmalige Lage des Wasserschlosses Haus Voerde wird durch die nah angrenzende Trasse zerstört werden. Die Mommniederung hat eine hohe kulturelle Wertigkeit und stellt mit ihren historisch entstandenen Landschaftselementen und Nutzungen einen identitätsprägenden Bereich für die Stadt Voerde dar. Aufgrund der kumulativen Wirkung mit anderen Maßnahmen (z.B. Deichsanierung, Bergbaueinwirkungen) stellt die geplante Trasse eine weitere Beeinträchtigung der Mommniederung dar, was für die Stadt Voerde und ihrer Bevölkerung ein gravierender Eingriff in das Kulturgut der Stadt ist.

6. Alternative Lösungsansätze zur Verkehrsführung
Die Verkehrsprobleme, die Dinslaken zurzeit hat, sind leider nicht ungewöhnlich im Ballungsraum Ruhrgebiet oder in den angrenzenden Städten. Die nur temporär zu den Stoßzeiten auftretenden Verkehrsbehinderungen auf der B8 insbesondere im Bereich der Ortsdurchfahrt Dinslaken beruhen fast ausschließlich auf der Belastung durch Berufspendler.
Berufspendler hatten in der Vergangenheit auch die Frankfurter Straße und die Heerstraße befahren, um dann in Walsum über die Herzogstraße zur Auffahrt auf die A59 zu gelangen. Diese Route ist seit ca. 1,5 Jahren wegen Bauarbeiten nicht mehr möglich. Das Verkehrsaufkommen verlagerte sich antiproportional auf die B8.
Außer in den entsprechenden Spitzenzeiten sind die Straßen in Dinslaken sowohl für den gewerblichen als auch für den privaten Verkehr ausreichend.
Es ist ein Trugschluss zu glauben, dass durch die neue Trasse der B8n die Verkehrsprobleme in Dinslaken gelöst werden könnten. Durch die geplante vierspurige Anbindung der B8n an die neue Südumfahrung Wesel wird durch die Verbindung von 1. Der neuen Weseler Rheinbrücke, 2. mit der B8n und 3. mit der A59 eine Alternativstrecke zur linksrheinischen A57 eröffnet. Schwerlastverkehr wird sehr schnell diese zeit- und heute noch kostensparende (keine Maut) Verbindung ins Ruhrgebiet oder Richtung Süden bzw. Richtung Wesel und Rees nutzen. Auf das zukünftig stark ansteigende LKW-Verkehrsaufkommen (bis 2025: plus 221 %) durch Lippemündungsraum und die DeltaPort-Häfen ist bereits weiter oben hingewiesen worden.
Die Planung des Bundes sieht einen sechsspurigen Ausbau der A3 bis Dinslaken Nord vor. Die Interessengemeinschaft vertritt die Position, dass dieser sechsspurige Ausbau bis zur AS Wesel erfolgen sollte, damit eine effiziente Verkehrsführung von der A57 über die neue Rheinbrücke und über die neue Südumfahrung in Wesel (B58 n) an die A3 erfolgen kann.
Verbesserungen der Verkehrsverbindungen sind in der Vergangenheit bereits erfolgt bzw. in Planung und können durch weitere Maßnahmen optimiert werden.
Nördlicher Planabschnitt (Wesel-Lippedorf):
• Durch die K12 (Verbindung DeltaPort-Häfen zur A3) wurde eine Verbesserung der Verkehrsanbindung zur A3 geschaffen.
• Die Südumgehung Wesel (von der Rheinbrücke Wesel auf die B58 Richtung A3) steht vor dem Planfeststellungsverfahren.
• Von der Südumgehung Wesel muss eine vernünftige Anbindung über eine auszubauende Lippequerung (Brückenneubau an gleicher Stelle) zu den vorhandenen Trassen B8 (alt!) und L396 (Frankfurter Straße) erfolgen.
Südlicher Planabschnitt (Duisburg-Walsum/ Dinslaken):

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

• Die derzeit noch vorhandene Behinderung durch die begrenzte Durchfahrtshöhe an der Eisenbahn-Unterführung Willy-Brandt-Straße in Dinslaken wird im Zuge des Ausbaus der Bahnstrecke "Betuwelinie" (Projekt ABS 46/2, N09 im BVWP) behoben werden.
• Das jetzige Ende der A59 stellt ein Nadelöhr dar. Durch die Verkehrsführung von zwei auf eine Spur Richtung Dinslaken auf die B8 kommt es zu Rückstausituationen. Hier hat eine planerische Lösung anzusetzen, die einen zweistreifigen Verkehrsabfluss ermöglicht. Soweit prognostisch noch die Notwendigkeit eines Ausbaus für die Ortsdurchfahrt Dinslaken gesehen wird, so sind sicherlich eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen im vorhandenen Straßennetz möglich, die Stockungen im Verkehrsfluss verhindern und Unfälle vermeiden helfen.
Verkehrslenkung und Bundesautobahn (BAB) -Ausbau:
• Gemäß dem vorliegenden Referentenentwurf des BVWP soll die A3 vom Kreuz Oberhausen bis Abfahrt Dinslaken-Nord sechsstreifig ausgebaut werden. Wir fordern den sechsstreifigen Ausbau bis Wesel.
• Daneben sieht der Entwurf des BVWP auch den achtstreifigen Ausbau der A3 vom Oberhausener Kreuz bis zum Kreuz Breitscheid vor.
• Eine deutliche Entlastung der Ortsdurchfahrt Dinslaken kann weiterhin erreicht werden durch den Ausbau der Verbindung vom Knoten B8 / L4 zur Ausfahrt Dinslaken-Nord der A3. Ein Teilstück ist bereits durch die Stadt Dinslaken hergestellt worden. Die Maßnahme ist im Landesstraßenbedarfsplan des Landes NRW enthalten (L4n). Durch diese Verbindung entsteht ein attraktiver Zugang für den von Norden auf der B8 kommenden Verkehr zum Autobahnnetz, ohne die Ortsdurchfahrt Dinslaken benutzen zu müssen. Viele der Pendler, die nach Mülheim, Oberhausen, Essen etc. müssen, fahren heute durch Dinslaken zur A59. In Zukunft könnten sie über die A3 erheblich schneller ihr Ziel erreichen.
• Eine zusätzliche Ausfahrt an der A3 für den Zielverkehr Wesel-Nord in Höhe von Brünen entlastet die B58 im Bereich Wesel.
• Diese Maßnahmen ermöglichen die Funktionserfüllung der Bundesautobahnen, überörtliche Verkehre zu bündeln und vor allem LKW-Verkehr aufzunehmen. Straßen in Wohngebieten dürfen nicht als Transitstrecke missbraucht werden.
• Die B8-Umgehung Friedrichsfeld kann problemlos über die vorhandene Hans-Richter-Straße erfolgen.
• Ein Durchfahrtsverbot für Transit-LKW-Verkehr von über 7,5 t auf der B8 und der L396.

ÖPNV und alternative Ansätze:
- Ein weiterer Ansatz zur PKW-Verkehrreduzierung ist der Bau von Fahrradschnellwegen, mit denen die Städte, Stadtteile und Ortschaften zwischen Wesel und Duisburg (perspektivisch bis Bonn) verbunden werden sollten. Musterbeispiel dafür ist der 100 km lange Radschnellweg 1 (RS1) zwischen Duisburg und Hamm, der wesentlich aus Mitteln des Bundesverkehrsministeriums finanziert wird. Pedelecs und E-Bikes ermöglichen problemlos Strecken für Berufspendler von 20 und mehr Kilometern und entlasten so den Berufsverkehr wesentlich.
- Der ÖPNV muss weiter ausgebaut und attraktiviert werden.
Diese "alternativen" Problemlösungen sind durch die Verkehrsplaner und im Referentenentwurf bislang nicht betrachtet worden. Hier müssen neue Prioritäten gesetzt werden und Behörden, wie Straßen NRW, umdenken, vernetzt arbeiten und zukunftsfähige Planungen/Lösungsansätze erarbeiten, die sozial- und umweltverträglich sind.

7. Exkurs: Wechselwirkungen mit der Betuwe Linie
Für Berufspendler gibt es einen Zusammenhang zu dem Ausbau der Bahnstrecke (Betuwe Linie). Die heutige Überlastung der Bahnstrecke durch Güterverkehr führt zu ständigen Verspätungen und Zugausfällen im Personenverkehr, so dass die Attraktivität dieses wichtigen Zubringers in den Ballungsraum derzeit erheblich beeinträchtigt ist. Der geplante Streckenausbau soll hier einen gesicherten und verbesserten Personenverkehr ermöglichen. Hinzu kommt die Aufwertung der Strecke durch den Rhein-Ruhr-Express (RRX), womit die Attraktivität für Berufspendler weiter erhöht wird. In der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs liegt ein wichtiger Beitrag zur Straßenentlastung.
Eine Entlastung der Straßen vom Berufspendlerverkehr zwischen Wesel/Voerde in das Ruhrgebiet bzw. zur Rheinschiene kann erwartet werden, wenn der Ausbau der Schienenstrecke so erfolgt, dass der Schienenpersonenverkehr mit deutlich verbesserter Stabilität und höherem Komfort abgewickelt wird. Dies wird sich auch auf die Ortsdurchfahrt Dinslaken auswirken.

8. Fazit, Forderungen
Die *Interessengemeinschaft gegen die B 8 neu* fordert, dass

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

• das Projekt B8 neu sofort aus der Klassifizierung als vordringlicher Bedarf gemäß Referentenentwurf des BVWP herausgenommen wird,
• dies unverzüglich geschieht vor den Sitzungen von Bundeskabinett und / oder Bundestag, in denen über den vorliegenden Referentenentwurf des BVWP entschieden wird,
• für das Projekt B8n zukünftig auch des Status eines nachrangigen Bedarfes entfällt, also das Planvorhaben B8n nicht weiter verfolgt wird,
• zukunftsfähige Verkehrsplanung realisiert wird, die sozial- und umweltverträglich ist (eine Vielzahl von Anregungen und Lösungsansätzen sind oben aufgeführt),
• ein Ausbau vor Neubau zu erfolgen hat,
• eine Schnellstraße durch Dinslaken-Eppinghoven, Voerde und Wesel-Lippedorf nicht realisiert wird,
• ein Ausbau des ÖPNV zu erfolgen hat.“

Zudem hat aufgrund der großen Flächeninanspruchnahme auch das Umweltbundesamt die Streichung dieses Projektes empfohlen.

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
977	**NW**	**B056**		**Bonn/Hardtberg**	**Birlinghoven/ Dambroich**	**N 4**	**Kein Bedarf**

Begründung

Die folgenden Argumente stammen aus einer Stellungnahme von der Organisation „Lebenswerte Siebengebirgsregion e.V.“ vom 18. 10. 2016 zu der geplanten Maßnahme. Wir schließen uns dieser Argumentation an.

„Der Verkehrsausschuss hat eine Reihe von Bürgerbriefen über die seit 50 Jahren umstrittene „Südtangente“ erhalten. Das Projekt wird seit vielen Jahren vom Bonner Stadtrat und auch von betroffenen Kommunen des Rhein/Sieg-Kreises abgelehnt. Neun regionale Organisationen haben ausführliche sehr kritische Stellungnahmen eingereicht. Die Begründung für das Projekt lautet „Entlastung des Siebengebirges und der Bonner Weststadt“. Im Gesetzentwurf ist es mit Planungsrecht in den Weiteren Bedarf eingestuft. Der NKV beträgt 6,6. Als Projektkosten sind 680 Millionen Euro, davon knapp 100 Millionen Euro für die Planung veranschlagt. Im Raum Bonn wurden durch mehrere Änderungen am Kabinettsentwurf die Voraussetzungen grundlegend verändert. Zwei Projekte in der Region, der Ausbau der A565 und die neue Rheinbrücke zwischen Bonn und Köln, wurden in den VB hoch gestuft.

Auch die im PRINS zugrunde gelegte, von Befürwortern als „völlig neu“ bezeichnete Trasse wurde vom Kabinett von „mittel“ auf „hoch“ umweltbelastend korrigiert, im Einklang mit den Gutachten aus der fünfzigjährigen Geschichte des Projektes. Befürworter aus dem Rhein/Sieg-Kreis, darunter Norbert Röttgen, haben an besorgte Bürger geschrieben und in Aussicht gestellt, bei einem NKV von 6,6 sei viel Spielraum für die Kosten (gemeinter Bezug ist die für die Planung geltende Mindestgröße NKV 1), man könne die vorgesehenen Tunnels weiter verlängern. Das würde bedeuten, man nimmt informell schon jetzt bis zu 6fache Kosten in Kauf.

Die derzeitigen Kosten sind bereits höher als die Kosten für die beiden genannten in den VB hochgestuften regionalen Projekte zusammen. Wenn das Planungsrecht eingeräumt wird, will die CDU auf alle Fälle, auch vor dem Hintergrund der nahenden Landtagswahl, die Planung beginnen, um dann im folgenden BVWP die Finanzierung durchzusetzen.

Nur zwei der zahlreichen Argumente gegen die Südtangente zeigen den finanziellen, wirtschaftlichen, ökologischen und gesundheitlichen Irrwitz dieses Projektes auf.

- Über den rechtsrheinischen Arm, den so genannten Ennertaufstieg, werden 48.000 Kfz, darunter täglich 10.000 Lkw projiziert. Vor allem bei den LKWs handelt es sich nicht um Bündelung, sondern größtenteils um induzierten Verkehr. Für das hohe Nutzen-Kosten-Verhältnis ist er unverzichtbar. Ohne solche LKW-Mengen würde sich das extrem teure Projekt nicht rechnen.

10.000 zusätzliche LKWs würden dann auch die städtischen Autobahnen und Brücken nutzen und das klimatisch schwierige Bonner Becken mit weiterem Lärm, Feinstaub, Stickoxid und Stau belasten. Bonn ist schon jetzt Gegenstand der Klage der Deutschen Umwelthilfe wegen Nichteinhaltung der Luft-Grenzwerte. Um Grenzwerte kümmert sich das NKV aber nicht. Das NKV monetarisiert die zusätzlichen Schadstoffe und rechnet sie gegen monetarisierte Zeitgewinne auf. Damit verschwinden Schadstoffe aber nicht. Sie belasten die Gesundheit aber vor allem dann, wenn Grenzwerte überschritten sind. In den Niederlanden werden aufgrund europäischer Vorschriften keine Fernstraßen in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen mehr genehmigt.

2011 war eine Studie vom BMVI in Auftrag gegeben worden, die sog. Mobilitätsstudie südliches Rheinland. Diese Studie hatte lediglich 1440 LKWs für 2025 prognostiziert (S. 108, 4% von 36.000 KFZ). Der im BMVI im Referat Fernstraßenplanung beschäftige Vorsitzende der CDU Königswinter Roman Limbach hat in Schreiben an Bürger behauptet, die Mobilitätsstudie belege, dass nur mit einem Prozent Transitverkehr zu rechnen sei.

Als Prüfung der Alternativen der Südtangente kann die genannte Mobiltitätsstudie allein schon aufgrund der gewaltigen Diskrepanz der Projektionsdaten nicht in Betracht kommen.

Es bestehen auch weitere durch den Bericht des BMVI zum Beteiligungsverfahren keineswegs ausgeräumte Zweifel an der Angemessenheit des NKV von 6,6 im Fall der Bonner Südtangente. Die bezweifelten Berechnungen wirken sämtlich zugunsten eines höheren NKV für die Südtangente. Dieses Projekt ist beispielsweise eines der wenigen, deren Kostenbasis 2012, nicht 2014 ist.“

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
997	**NW**	**B066**		**Bielefeld**	**N 4**	**Kein Bedarf**

Begründung

Den folgenden Argumenten aus „Bundesverkehrswegeplan - Stellungnahme zum Gesamtentwurf und zum Projekt B66-G40-NW“ (Auszug) von „Bielefeld pro Nahverkehr e.V.“ vom 15. 4. 2016 schliessen wir uns hiermit an:

„Das Projekt stammt aus den 70er Jahren und ist ein Relikt aus der Phase, als viele Verkehrsplaner und Entscheidungsträger die autogerechte Stadt als Ziel vor Augen hatten. Das Projekt war im letzten BVWP 2003 nicht mehr enthalten, nachdem es vorher unter „Vordringlicher Bedarf“ geführt worden war. Offenbar war der Bedarf nicht mehr gegeben. Dass das Projekt jetzt wieder im BVWP auftaucht, verwundert deshalb. Es sind keine veränderten Rahmenbedingungen erkennbar, die zu einer anderen Bedarfseinschätzung Anlass geben könnten als im Jahre 2003. Im Gegenteil: Die vorhandene B 66 ist in dem Abschnitt Niederwall / Osningstraße komplett umgebaut worden. Die Planung des Umbaus erfolgte in Kenntnis des Umstands, dass die B 66n aus dem BVWP herausgenommen worden war und nicht kommen werde. Die Planung erfolgte mit ausdrücklichem Vorrang für den motorisierten Verkehr. Dieser Vorrang, der u. a. den bedauerlichen Verzicht auf Radwege zur Folge hatte, wurde seitens der planenden Behörde immer wieder damit begründet, dass die B 66n nicht kommen werde. Eine Reihe von Konfliktpunkten, die den Verkehrsablauf behinderten (insbesondere bei Linksabbiegevorgängen), ist entschärft worden. Der Verkehrsablauf hat sich gegenüber 2003 deutlich verbessert, die Straße ist deutlich weniger staugefährdet als 2003. Der Aussage unter „Der Anmeldung zugrundegelegte Notwendigkeit“, dass „zu den Hauptverkehrszeiten in diesem Bereich regelmäßig Staus bzw. Stop-and go-Verkehr entstehen“, kann nicht zugestimmt werden.

Auch der inzwischen erfolgte Anschluss der A 33 an den Ostwestfalen-Damm trägt eher zur Entlastung als zur zusätzlichen Belastung der Ortsdurchfahr der B 66 bei. Insofern ist davon auszugehen, dass der Bedarf für die B 66n gegenüber 2003 gesunken und nicht gestiegen ist.

Der vordringliche Bedarf wird durch das vermeintlich hohe Nutzen-Kosten-Verhältnis begründet. (…) Der Löwenanteil des vermeintlichen Nutzens entsteht durch Reisezeitgewinne. Der Barwert des Nutzens durch

Reisezeitgewinne bei der Personenbeförderung wird mit 251 Mio € angegeben, das sind ca. 43% des gesamten errechneten Nutzens von 587 Mio €. Der Reisezeitgewinn für Privatfahrten wird mit einem volkswirtschaftlicher Nutzen von ca. 220 Mio € bewertet. Das ist eine Bewertung, die zu den massiven ökologischen Problemen, die wir in Deutschland haben, ganz und gar nicht passt. Auch bei anderen Positionen der Nutzen-Kosten-Analyse sind die angebenen Werte z. T. völlig unplausibel. So wird bei „Veränderung der innerörtlichen Trennwirkung“ ein Nutzen von ca. 76 Mio € angegeben. Durch die Reduktion der Verkehrsbelastung der Detmolder Str. (OD B 66) wird die Trennwirkung zweifellos reduziert. Aber die Detmolder Str. wird dennoch eine Hauptverkehrsstraße mit hohem Verkehrsaufkommen bleiben. Solange sie nicht zurückgebaut wird, wird die Verminderung der Trennwirkung kaum wirksam werden. Aber zugleich soll auf 6,2 km eine vierspurige Stadtautobahn gebaut werden mit einer Ausbaubreite von vermutlich deutlich über 30 m. Davon geht eine gewaltige Trennwirkung aus. Dass in der Gesamtbilanz die Trennwirkung massiv verbessert werden soll und dass diese Verbesserung mit ca. 76 Mio € Nutzen (= 13 % des Gesamtnutzens) bewertet wird, kann nur als absurd bezeichnet werden. Auch dass die Veränderung der Geräuschbelastung zu einem Nutzen von ca. 35 Mio € (= 6 % des Gesamtnutzens) führen soll, ist überhaupt nicht nachvollziehbar. „Innerorts“ soll es um 45 Mio € „besser“ werden, „außerorts“ nur um 10 Mio € „schlechter“. Wir fragen uns, was mit „außerorts“ gemeint ist? Steckt dahinter die Auffassung, dass die B 66n keine innerörtliche Fernstraße sei. Ein Blick auf den Stadtplan genügt, um sich zu überzeugen, dass das nicht zutrifft. Bei der B 66 würden die Verkehrsbelastung und damit die Lärmemissionen reduziert, aber allenfalls in bescheidenem Umfang: Bei einer Halbierung des Fahrzeugaufkommens würde das 3 dB Lärmminderung ausmachen. Zugleich wird ein 6,2 km langer Korridor durch eine Stadtautobahn mit einem Fahrzeugaufkommen von 37.000 pro Tag weitgehend neu verlärmt. Und das soll zu einer positiven Lärmbilanz führen, die mit 35 Mio € zu bewerten ist?! Das ist mehr als unplausibel. Auch die Positionen „Veränderung der Verkehrssicherheit“ und „Veränderung der impliziten Nutzen“, die insgesamt 34 % des errechneten Gesamtnutzens ausmachen, sind nicht plausibel. Und schließlich kann man an der Barwert-Bewertung der CO2-Emissionen ablesen, welchen Stellenwert der Klimaschutz bei der Bewertung von Straßenneubauprojekten hat: Ausweislich der Verkehrsprognosen wird durch die B 66 n erheblicher zusätzlicher Verkehr erzeugt. Den zusätzlichen CO2-Emissionen wird lediglich ein negativer Barwert (negativer Nutzen) von ca. 22 Mio € zugeordnet. Das sind nicht einmal 10 % des Nutzens, der dem – überwiegend privaten – Reisezeitgewinn zugeordnet wird. So kann Klimaschutz bei der Planung der Verkehrsinfrastruktur niemals ernsthaft wirksam werden.

Die textliche Darstellung unter „Der Anmeldung zugrundegelegte Notwendigkeit“ erweckt den Eindruck, als handele es sich bei der B 66n um eine Art Ortsumgehung für die Ortsdurchfahrt der B 66 durch weitgehend unbebaute Flächen. Dem muss entschieden widersprochen werden. Der Korridor der B 66n führt durch innerstädtische Areale mit intensiver Wohn- und Freizeitnutzung. Ein Teil des Korridors ist inzwischen unter der Zielbestimmung „Grünes Band“ für Freizeitnutzungen entwickelt worden, überwiegend mit öffentlichen Mitteln gefördert. Diese Entwicklung erfolgte, weil Verwaltung und Politik davon ausgingen, dass die B 66n nicht kommen werde.

Da es sich bei der B 66n um einen innerstädtischen Abschnitt einer Bundesstraße handeln würde, müsste die Stadt einen hohen Eigenanteil von ca. 37 Mio € (Schätzung 2012) leisten. Die Stadt ist bis mindestens 2022 in der Haushaltssicherung. Deshalb können viele innerstädtische, marode Straßen nicht saniert werden. Der Stau bei den Erhaltungsinvestitionen ist gewaltig. Sollte die Stadt 2023 wieder einen ausgeglichenen Haushalt erreichen, wird sie den Spielraum, den sie dann wieder bei den Investitionen gewinnt, für Erhaltungsinvestitionen nutzen müssen. Überdies verfolgt die Stadt ehrgeizige Pläne zum Ausbau der Stadtbahninfrastruktur, die unter der Zielsetzung einer nachhaltigen Mobilität zu befürworten sind und absoluten Vorrang genießen. Auch hier muss die Stadt in zweistelliger Millionenhöhe Eigenmittel aufbringen.

Das Projekt B 66n war aus dem letzten BVWP 2003 herausgenommen worden. Die städtischen Planungen, insbesondere für den Umbau der Detmolder Str. (OD B 66), fußten darauf, dass die B 66n nicht kommt. Die Änderung der Verkehrssituation gegenüber 2003 lässt keine Argumente für eine neue Bedarfsbewertung erkennen, im Gegenteil ist die Detmolder Str. durch den Umbau deutlich störunanfälliger geworden. Deshalb ist die Begründung für die Wiederaufnahme der B 66n in den BVWP nicht einleuchtend. Die zur Begründung angeführte Nutzen-Kosten-Analyse ist völlig unplausibel. Das Projekt sollte endgültig gestrichen werden.“

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
1010	**NW**	**B225**		**OU Alt-Marl**	**N 2**	**Kein Bedarf**

Begründung

Den folgenden Argumenten aus einer Bürgerinformation der Initiative „Lkw meets BAB“ Marl vom April 2016 schliessen wir uns hiermit an:

„1. Die Verkehrsbelastung ist seit Einführung der LKW Maut unvertretbar gestiegen. Es handelt sich um Maut-Vermeidungsverkehr. Transportunternehmen sparen etwa 3,00€ bei jeder Fahrt ein.
2. Der Ausbau der B224 zur A52 in Gladbeck und die Autobahnkreuze A43/A52 und A43/A2 wird durchgeführt um den gewerblichen Verkehr auf den BAB zu verbessern.
3. Die aktuelle Verkehrsbelastung (Stand 2013!) Breite Straße betrug etwa 17.600 Fahrzeuge pro Tag. Die angenommene Verkehrsbelastung der neuen Trasse beträgt jedoch lediglich 4.000 Fahrzeuge pro Tag – davon 3% LKWs (120 !). Wo bleiben die restlichen 13.600 Fahrzeuge? Da, wo sie heute schon sind!
4. Auf der geplanten Trassenführung haben Stadt und Kreis mittlerweile ein Bauprojekt genehmigt, welches auch bereits abgeschlossen wurde. Daher wird das Projekt deutlich länger und teurer!
5. Das Bundesverkehrsministerium plant die flächendeckende Einführung der LKW-Maut auch auf Bundesstraßen Anfang 2018. Also noch bevor die neue Trasse fertig geplant wäre!
6. Durchfahrtsbeschränkungen sind entgegen der Aussagen unserer Politiker auch auf Bundesstraßen möglich bei Mautausweichverkehr – kosten weniger und sind schneller umsetzbar!
7. Die Annahmen der Nutzen-Kosten-Analyse des Bundes in Bezug auf Umweltverträglichkeit des Baus der Trasse im Landschaftsschutzgebiet sind völlig unzureichend. Zu erwartende Grundwasserbelastungen, Belastungen der Westerholter Str. sowie Auswirkungen für die

Tierwelt (Fledermäuse, Füchse, Greifvögel…) werden erst gar nicht berücksichtigt.
Die geplante Ortsumgehung ist weder die Lösung der aktuellen Verkehrsproblematik für die Anwohner der Hoch-/Breite Straße noch eine tatsächliche Entlastung. Lediglich ein Teil des Problems wird schlichtweg auf andere Bürger umverlagert und am Ende des Tages haben wir zwei statt einem Problem und ein „Naherholungsgebiet“ welches zudem Landschaftsschutzgebiet ist weniger.
Daher gibt es nur eine Lösung: Der Verkehr muss zurück auf die Autobahnen!“

Berlin, den 22. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

<u>Anlage 3</u> zu dem Bericht zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des
Fernstraßenausbaugesetzes –
Drs. 18/9523, 18/9853

Nummer	A-Drs. - Nummer	Fraktion	Seite
1	**18(15)405** BW - Umdruck 1-15	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	1
2	**18(15)406** BW/RP	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	19
3	**18(15)407** BY - Umdruck 1-17	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	21
4	**18(15)408** TH - Umdruck 1-10	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	40
5	**18(15)409** BB - Umdruck 1-6	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	50
6	**18(15)410** BE - Umdruck 1-2	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	58
7	**18(15)411** HE - Umdruck 1-2	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	61
8	**18(15)412** HB/NI	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	63
9	**18(15)413** HB/NI	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	64
10	**18(15)414** MV - Umdruck 1-5	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	65
11	**18(15)415** RP - Umdruck 1-5	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	70
12	**18(15)416** NI/TH	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	74
13	**18(15)417** NI - Umdruck 1-5	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	76
14	**18(15)418** NI/SH	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	83
15	**18(15)419** SH	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	85
16	**18(15)423** SL - Umdruck 1-2	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	86
17	**18(15)426** ST - Umdruck 1-9	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	88
18	**18(15)431** SN - Umdruck 1-11	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	98
19	**18(15)433** NW - Umdruck 1-27	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	109
20	**18(15)434** NW/RP	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	138
23	**18(15)448** NW	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	139
24	**18(15)449** RP	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	140

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion Bündnis90/Die Grünen
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)405

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
„16	**BW**	**A**	**008**	**AS Stuttgart-Degerloch**	**AS Wendlingen**	**E8**	**Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung”**

wird ersetzt durch die Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
„16	**BW**	**A**	**008**	**AS Stuttgart-Degerloch**	**AS Esslingen** [lfd. Fußnoten-nummer einfügen]	**E8**	**Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung”.**

Es wird die nachfolgende Anmerkung als Fußnote mit laufender Nummerierung neu eingefügt:

„Als Alternative zu einem dauerhaften Ausbau sind die Maßnahme „temporäre Seitenstreifenfreigabe“ und ggf. weitere in Frage kommende Maßnahmen zur Beseitigung der temporären Engpasssituation zu untersuchen.“

Begründung

Die bestehenden Kapazitätsengpässe in diesem Bereich der A8 sind nur temporär und konzentrieren sich auf den Abschnitt Stuttgart-Degerloch – AS Esslingen und hier v.a. in Richtung Stuttgart. Ein über diesen Abschnitt hinausgehender Ausbau im Abschnitt AS Esslingen – AS Wendlingen ist verkehrlich nicht notwendig. Ein Ausbau wäre sogar kontraproduktiv, da auf Grund des Nadelöhrs Stuttgart ein mit einer dauerhaften Kapazitätserweiterung einhergehender Ausbau im gesamten Abschnitt ab/bis AS Wendlingen zu noch mehr Straßenverkehr und somit auch zu noch mehr Stau und Emissionen führen würde. Für den Abschnitt AS Stuttgart-Degerloch – AS Esslingen sollten auf Grund der nur temporär bestehenden Engpasssituationen als Alternative zu einem dauerhaften Ausbau unbedingt alternative Maßnahmen, wie z.B. die „temporäre Seitenstreifenfreigabe“ geprüft werden.

Arbeitsgruppe der Fraktion Bündnis90/Die Grünen
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
„25	BW	A 098		Rheinfelden - Tiengen	(1. Fahrbahn)	N 2	Vordringlicher Bedarf“

wird ersetzt durch die Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
„25	BW	B 034n		Rheinfelden	Tiengen	N 3	Vordringlicher Bedarf“.

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
„26	BW	A 098		Rheinfelden - Tiengen	(2. Fahrbahn)	N 4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“

entfällt.

Begründung

Das Projekt Neubau A98 zwischen Rheinfelden und Tiengen sollte aus ökonomischen, ökologischen und verkehrlichen Gründen in den Bau der 3-streifigen B34n umgewandelt werden. Die „Verkehrswirtschaftliche Untersuchung für den BAB-Netzschluss im Zuge der A98 zwischen A5 und A81“ (PTV, 2013) im Auftrag des Regierungspräsidiums Freiburg kommt zu dem Ergebnis, dass „im Interesse des Flächenverbrauchs in sensibler Naturlage […] ein reduzierter dreistreifiger Ausbauquerschnitt ausreichend und gleichzeitig zum Erreichen einer leistungsfähigen Verbindung erforderlich [erscheint]“ (PTV, 2013, S. 94). Bei einem 4-Streifigen Autobahnausbau käme es zu einer stärkeren Verlagerung von Verkehr von der Schweizer A3 auf die neugebaute A98. Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass die Steigerung der Erreichbarkeit der Orte und Landkreise weitestgehend unabhängig vom Ausbauquerschnitt ist und bei der Entlastung der bisherigen Ortsdurchfahrten ein größerer Querschnitt der neu zubauenden Straße nicht zu einer stärke-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

ren Entlastung der Ortsdurchfahrten führt. Für die verkehrliche Wirkung ist es unerheblich, ob die Straße als Autobahn oder als Bundesstraße ausgewiesen wird oder ob die Berg- oder die Taltrasse realisiert wird. Durch die vom Straßenquerschnitt her nahezu gleichbleibende Umwandlung der 1. A98-Fahrbahn in die 3-streifige B34n, erübrigt sich die Notwendigkeit zum Bau der 2. Fahrbahn (A98), welche in Teilen unabhängig von der 1. geführt werden müsste. Es käme somit zu einer erheblichen Einsparung von Kosten (für die 2. Fahrbahn sind derzeit 300 Millionen Euro angesetzt), Flächenverbrauch und bei der Beeinträchtigung der Landschaft und Natur.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion Bündnis90/Die Grünen
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
„40	BW	B 010		Dreieck Stuttgart-Neckarpark	Plochinger Dreieck	E 6	Vordringlicher Bedarf"

entfällt.

Begründung

Die bauliche Umsetzbarkeit des Projektes ist auf Grund der örtlichen Begebenheiten bei Esslingen zwischen Steilhang und Neckar sehr fraglich. Die bauliche Umsetzung wurde nach Angaben der Bundesregierung nicht geprüft (Drucksache 18/8778). Aus diesem Grund ist höchst fragwürdig, wie die Kosten von 107,4 Millionen Euro ermittelt wurden. Erhebliche und derzeit nicht bekannte Mehrkosten sind daher zu erwarten. Dementsprechend ist das ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis ohne Aussagekraft. Verkehrlich würde durch den Ausbau Verkehr von der parallel verlaufenden A8 auf die B10 verlagert und somit noch mehr Verkehr ins bereits stark belastete Neckartal gezogen werden. Das weitergehende Straßennetz in Stuttgart ist für diesen Mehrverkehr nicht ausgelegt, weswegen es auch weiterhin zu Stau auf der nun breiteren B10 kommen würde. Verkehrlich wäre nichts erreicht. Dies zeigt auch die Engpassbewertung aus dem Bundesverkehrsministerium für dieses Projekt, welche im Bezugsfall (ohne Ausbau) und Planfall (mit Ausbau) jeweils 2,3 km Staulänge ausweist: „Damit wird die staugefährdete Streckenlänge um 0 km reduziert. Engpass: keine Minderung" (http://bvwp-projekte.de/strasse/B10-G60-BW-T2-BW/B10-G60-BW-T2-BW.html#h1_ergaenzung). Auch das Landesverkehrsministerium sieht dieses Projekt als nachrangig an.

Arbeitsgruppe der Fraktion Bündnis90/Die Grünen
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„67	BW	B 028		OU Blaubeuren/Gerhausen	N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht"

entfällt.

Begründung

Das nur 2 km lang und 23,6 Millionen Euro teurere Projekt würde zu erheblichen Umweltbeeinträchtigungen führen: Es werden u.a. mehrere Schutzgebiete gequert und für ca. 2/3 der Trasse angeschnitten. Ca. 50% der Strecke liegen innerhalb eines Landschaftsschutzgebietes. Auf Grund der beengten Tallage würde das Projekt den späteren 2-gleisigen Ausbau der existierenden Bahnstrecke massiv erschweren. Verkehrlich würde ein wesentlicher Teil weiterhin die alte Ortsdurchfahrt nutzen (Quell- und Zielverkehrs, sowie Anbindung des Industriegebietes Ulm-Donautal). Entsprechend begrenzt fällt eine zusätzliche Entlastung des Stadtgebietes aus. Vielmehr sollten ressourcenschonende Alternativen zur Entlastung der Bevölkerung wie Geschwindigkeitsreduzierungen und Kreisverkehre zur Verstetigung des Verkehrsflusses geprüft und umgesetzt werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion Bündnis90/Die Grünen
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„70	BW	B 028		OU Unterjesingen	N 2	Vordringlicher Bedarf"

entfällt.

Begründung

Das Projekt ist nach Einschätzung des Bundesverkehrsministeriums (siehe PRINS unter: http://bvwp-projekte.de/strasse/B28-G70-BW/B28-G70-BW.html) nicht großräumig bedeutsam. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist für Straßenprojekte mit 2,8 eher niedrig. Dafür sind die 2,6 km Neubaustraße mit geschätzten Kosten von 86,3 Millionen Euro sehr teuer. Der Nutzen entsteht fast ausschließlich aus (marginalen) Zeitgewinnen. Das Projekt ist keines der ca. 2.300 von den Bundesländern ursprünglich angemeldeten Projekte, sondern wurde vom Bundesverkehrsministerium nachgefordert (vgl. BT-Drs. 18/4313). Auch das Landesverkehrsministerium sieht für dieses Projekt keinen Bedarf.

Arbeitsgruppe der Fraktion Bündnis90/Die Grünen
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
„75	BW	B 029		NO-Ring Stuttgart	(B 27-B14)	N 4+E 4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht"

entfällt.

Begründung

Obwohl es sich nicht um nicht um eine großräumig bedeutsame Straßenverbindung (siehe PRINS unter: http://bvwp-projekte.de/strasse/B29-G990-BW/B29-G990-BW.html) handelt, ist eine 4-streifige Bundesstraße, die vom Erscheinungsbild und der Funktionalität einer Autobahn ähnelt, geplant. Eine Entlastungswirkung der staugeplagten Stuttgarter Innenstadt ist durch das über 200 Millionen Euro teure Projekt nach Angaben der Bundesregierung entgegen früherer Äußerungen jedoch gar nicht vorgesehen. Darüber hinaus wurde in der öffentlichen Anhörung zu dem hier behandelten Gesetzesentwurf vom Sachverständigen geäußert, dass durch den Bau solcher Ringstraßen, wie bei dem Projekt NO-Ring Stuttgart, um Städte herum, klar die „Gefahr [besteht], dass Verlagerungseffekte zu Lasten des Umweltverbundes in der Region passieren, die ohnehin schon ein sehr hohe Kfz-Verkehrsaufkommen hat, wo also in den entsprechenden Zu- und Nachlaufstrecken und in der Region insgesamt zusätzlicher Kfz-Verkehr geschaffen wird, der andernorts für Probleme sorgt. Großräumige Bedeutung haben wir in der Regel in solchen Bereichen nicht, und von daher sehe ich das sehr kritisch, dort solche Trassen zu entwickeln, da es im Gegenteil zu höheren Belastungen kommt, da Verkehr vom ÖPNV zurück auf das Auto verlagert wird." (s. Protokoll 18/87 des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages). Somit wäre das Projekt vor dem Hintergrund einer herbeizuführenden Verkehrswende und der Entlastung der Stuttgarter Innenstadt vom Autoverkehr mitsamt all seiner negativen Auswirkungen sogar kontraproduktiv und würde statt dessen zu einer stärkeren Belastung führen. „Eine auf das durch den Neubau des Nordostrings Stuttgart beeinflusste Straßennetz von Stuttgart ausgelegte verkehrliche Untersuchung" (vgl. Bundestagsdrucksache 18/8584) liegt der Bundesregierung nicht vor Eine Beurteilung der Auswirkungen hinsichtlich einem Anstieg der Abgasbelastung müssen nach Auffassung der Bundesregierung den nachfolgenden Planungsstufen vorbehalten bleiben (vgl. ebd.).

Bereits beim alten Bundesverkehrswegeplan 2003 wurde festgestellt, dass „sehr hohe Umweltrisiken zu erwarten sind" (s. a. Bundestagsdrucksache 18/7013). Obwohl weiterhin mehrere Naturschutzgebiete und

ein Landschaftsschutzgebiet in der Wirkzone liegen und erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden können, soll das Projekt jetzt nur noch eine mittlere Umweltbetroffenheit aufweisen.

Das Projekt ist keines der ca. 2.300 von den Bundesländern ursprünglich angemeldeten Projekte, sondern wurde vom Bundesverkehrsministerium nachgefordert (vgl. BT-Drucksache 18/6516). Auch die Landesregierung und die meisten direkt betroffenen Städte (Stuttgart, Fellbach, Kornwestheim) lehnen das Projekt ab.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
„79	**BW**	**B 29n**		**Röttingen**	**Nördlingen**	**N 3**	**Vordringlicher Bedarf“**

wird ersetzt durch die Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
„79	**BW**	**B 29**		**Pflaumloch**	**Trochtelfingen**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
	BW	B 29		OU Pflaumloch		N 2	
	BW	B 29		OU Trochtelfingen		N 2	“

Begründung
Bei dem Projekt B29n Röttingen-Nördlingen handelt es sich um die sogenannte „Große Umgehung“ von Aufhausen, Bopfingen, Trochtelfingen und Pflaumloch. Es wurde einseitig vom Bundesverkehrsministerium (BMVI) nachgefordert (vgl. Bundestagsdrucksache 18/6516). Am Ende wurde es „selbstständig [durch das BMVI] in das Bewertungsverfahren“ eingespeist (vgl. Bundestagsdrucksache 18/7013, Antwort zu Frage 8). Die Bewertung der Einzelmaßnahme durch das Bundesverkehrsminsterium basiert auf den Ergebnissen einer Machbarkeitsstudie des Landratsamtes Ostalbkreis (vgl. Bundestagsdrucksache 18/7013, Antwort zu Frage 11 und Bundestagsdrucksache 18/9016) und beinhaltet keinen umweltfachlichen Beitrag. Die umweltfachliche Aussagekraft ist entsprechend stark eingeschränkt, wobei aus der Lage der Trasse auf erhebliche zulassungskritische und artenschutzrechtliche Konflikte geschlossen werden kann. Der Bau ist mit einer hohen Betroffenheit für Umwelt und Natur verbunden, denn die Gesamtumfahrung würde ein streng geschütztes EU-Naturschutzgebiet (Flora-Fauna-Habitat-Gebiet) innerhalb eines ausgedehnten Waldes erheblich beeinträchtigen, ein Überschwemmungs- sowie ein Wasserschutzgebiet durchfahren und bisher unzerschnittene Räume zerschneiden. Zudem weist das Projekt auch laut dem Projektinformationssystem zum BVWP 2030 keine großräumige Bedeutung, ein niedriges Nutzen-Kosten-Verhältnis, eine hohe Umweltbetroffenheit und

eine unbedeutende städtebauliche Relevanz aus. Die Kosten wurden direkt aus der Machbarkeitsstudie des Landratsamtes Ostalbkreis übernommen. Da Kompensationsmaßnahmen und Grünbrücken nicht enthalten sind (vgl. Bundestagsdrucksache 18/7013, Antwort zu Fragen 20-23) würde das niedrige Nutzen-Kosten-Verhältnis mit steigenden Kosten noch weiter sinken. Die Bundesregierung schätzt selbst ein, dass durch den Bau der „großen Umgehung“ Engpässe in den nachfolgenden Orten nicht ausgeschlossen werden können (vgl. Bundestagsdrucksache 18/7013, Antwort zu Frage 26). Ziel von Straßenbau zur Entlastung von Orten kann es aber gerade nicht sein, dann die Orte davor und danach stärker zu belasten. Aufgrund der vorgenannten Gründe sowie aufgrund des hohen Flächenverbrauchs und der massiven Nachteile für den Naturschutz ist das Projekt in der jetzigen Form aus dem vordringlichen Bedarf des BVWP zu streichen. Alternativ sollte die deutlich kleinere Umgehung Pflaumloch – Trochtelfingen realsiert werden. Diese wurde auch vom Land Baden-Württemberg angemeldet, jedoch seitens des BMVI nicht einmal geprüft (vgl. Bundestagsdrucksache 18/9016). Eine vergleichende Gegenüberstellung der beiden Vorschläge kleine vs. große Umgehung fand nicht statt (vgl. Bundestagsdrucksache 18/9016, Antwort zu Frage 27).

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion Bündnis90/Die Grünen
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
„86	BW	B 031		Breisach	Freiburg	N 2	Vordringlicher Bedarf"

entfällt.

Begründung

Das Projekt ist nach Einschätzung des Bundesverkehrsministeriums (siehe PRINS unter: http://bvwp-projekte.de/strasse/B31-G30-BW/B31-G30-BW.html) nicht großräumig bedeutsam. Das Umweltbundesamt hat im Rahmen seiner Stellungnahmen empfohlen, dieses mit einer hohen Umweltauswirkung bewertete Projekt zu streichen (u.a. mehrere Flora-Fauna-Habitat-Gebiete in der Wirkzone; Zerschneidung des letzten intakten Niedermoores in der Oberrheinebene; große Teile sind als Überschwemmungsgebiete ausgewiesen; Zerschneidung von Großsäugerfunktionsraum) (https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/dokumente/stellungnahme_des_umweltbundesamtes_zum_entwurf_des_bundesverkehrswegeplans_2030_mit_umweltbericht_anhang_a.pdf). Es ist von weiteren Kostensteigerungen auszugehen, weil Besonderheiten auf Grund der Moorlage und des Überschwemmungsgebietes noch nicht berücksichtigt sind. Für den Straßenverkehr gibt es bereits jetzt das außerörtliche Straßennetz mit A5 und B3. Zudem soll der ÖPNV zwischen Breisach und Freiburg bis 2019 ausgebaut werden, sodass der verkehrliche Nutzen der Straße weiter abnehmen wird. Dies alles wirkt sich negativ auf das (für Straßenprojekte) bereits mittlere Nutzen-Kosten-Verhältnis aus.

Arbeitsgruppe der Fraktion Bündnis90/Die Grünen
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„102	BW	B 035		OU Bruchsal-Ost	N 2	Vordringlicher Bedarf"

entfällt.

Begründung

Das Projekt verfügt nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums nicht über eine großräumige Bedeutung. Vielmehr wird mit diesem und den Ortsumfahrungen Bretten und Bauschlott die ohnehin für den Güterverkehr auf Grund der geringeren Strecke und geringeren Steigung gegenüber der Autobahn attraktive Abkürzung zwischen der A5 (Bruchsal) und A8 (Pforzheim) noch attraktiver gemacht (Prognostizierter Schwerverkehrsanteil 2030: 30%). Eine entsprechende Mehrbelastung der Bevölkerung und Natur im genannten Abschnitt ist daher zu erwarten. Es kann und sollte nicht Ziel sein, mit dem Bau von Bundesstraßen Schwerlastverkehr von Autobahnen in den ländlichen Raum zu lenken. Das Projekt verläuft durch ökologisch sehr sensibles Gebiet. Der Gemeinderat der Stadt Bruchsal hat das Projekt mehrfach mit sehr großer Mehrheit abgelehnt (zuletzt am 25.10.2016 mit 26 zu 3 Stimmen).

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion Bündnis90/Die Grünen
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„106	BW	B 292		OU Östringen	N 2	Vordringlicher Bedarf"

entfällt.

Begründung

Das Projekt ist nach Einschätzung des Bundesverkehrsministeriums (siehe PRINS unter: http://bvwp-projekte.de/strasse/B292-G10-BW/B292-G10-BW.html) nicht großräumig bedeutsam. Auch kreuzende bzw. angebundene Straßen erfüllen ebenfalls nur eine regionale Bedeutung und es verbleibt über die Hälfte des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt. Die Umweltbetroffenheit wird mit „hoch" angegeben. Inwieweit die dem Bewertungsergebnis zu Grunde liegende Nordumgehung überhaupt realistisch ist, kann nicht beurteilt werden (siehe PRINS unter: http://bvwp-projekte.de/strasse/B292-G10-BW/B292-G10-BW.html#h1_alternativenpruefung) Das Projekt ist keines der ca. 2.300 von den Bundesländern ursprünglich angemeldeten Projekte, sondern wurde vom Bundesverkehrsministerium nachgefordert (vgl. BT-Drs. 18/4313). Auch das Landesverkehrsministerium sieht für dieses Projekt keinen Bedarf.

Arbeitsgruppe der Fraktion Bündnis90/Die Grünen
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherigen Angaben

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„110	BW	B 294		OU Bauschlott	N 2	Vordringlicher Bedarf
111	BW	B 294		SW-OU Bretten	N 2	Vordringlicher Bedarf"

entfallen.

Begründung

Die Projekte verfügen nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums nicht über eine großräumige Bedeutung. Vielmehr wird mit der OU Bauschlott, der SW-OU Bretten sowie der OU Bruchsal-Ost (lfd.Nr. 102) die ohnehin für den Güterverkehr auf Grund der geringeren Stecke und geringeren Steigung gegenüber der Autobahn attraktive Abkürzung zwischen der A5 (Bruchsal) und A8 (Pforzheim) noch attraktiver gemacht (Prognostizierter Schwerverkehrsanteil 2030: 30% für Bretten), 26% für Bauschlott). Eine entsprechende Mehrbelastung der Bevölkerung und Natur im genannten Abschnitt ist daher zu erwarten. Es kann und sollte nicht Ziel sein, mit dem Bau von Bundesstraßen Schwerlastverkehr von Autobahnen in den ländlichen Raum zu lenken.

Arbeitsgruppe der Fraktion Bündnis90/Die Grünen
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
"121	**BW**	**B 311n**	**B 313**	**Mengen**	**Engelswies**	**N 2/3**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
	BW	B 311n	B 313	Sigmaringen	Mengen	N 3	
	BW	B 311n	B 313	Vilsingen	Engelswies	N 2"	

wird ersetzt durch die Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
"121	**BW**	**B 311n**		**Mengen**	**Messkirch** [lfd. Fußnotennummer einfügen]	**N 2/3**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht"**

Es wird die nachfolgende Anmerkung als Fußnote mit laufender Nummerierung neu eingefügt:

„Die Festlegung einer geeigneten Trasse zwischen Mengen und Messkirch erfordert vertiefende Untersuchungen, die sich insbesondere mit der Nutzung des vorhandenen Trassenkorridors der bestehenden B 311 zu befassen haben."

Begründung

Für die nachgelagerten Prozessschritte soll die Prüfung, gegebenenfalls Planung und Umsetzung der sogenannten „Südtrasse" entlang der derzeitigen B311 vorgesehen bzw. explizit ermöglicht werden. Die bisherige explizite Beschreibung der „Nordtrasse" über Sigmaringen durch die beiden Teilprojekte soll aus dem Bedarfsplan herausgenommen werden.

Für die „Nordtrasse" wurde eine hohe Umweltbetroffenheit für das längere Teilprojekt festgestellt. Die Topographie entlang der „Nordtrasse" ist deutlich schwieriger, als bei der kürzeren „Südtrasse", in die bereits erhebliche Geldmittel für Ortsumfahrungen geflossen sind.

Arbeitsgruppe der Fraktion Bündnis90/Die Grünen
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den …..November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„141	BW	B 465		OU Ingerkingen	N 2	Weiterer Bedarf"

entfällt.

Begründung

Das Projekt hat ein (für Straßenprojekte) sehr geringes NKV von 1,6 und wäre somit nur gerade so wirtschaftlich. Es ist nach Einschätzung des Bundesverkehrsministeriums (siehe PRINS unter: http://bvwp-projekte.de/strasse/B465-G30-BW/B465-G30-BW.html) nicht großräumig bedeutsam und weist nur eine geringe Verkehrsbelastung von ca. 7.000 Fahrzeugen/24h auf. Der Nutzen entsteht weit überwiegend aus (marginalen) Zeitgewinnen. Das Projekt ist keines der ca. 2.300 von den Bundesländern ursprünglich angemeldeten Projekte, sondern wurde vom Bundesverkehrsministerium nachgefordert (vgl. DS 18/4313). Auch das Landesverkehrsministerium sieht für dieses Projekt keinen Bedarf.

Berlin, den … November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion Bündnis90/Die Grünen
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„142	BW	B 465		OU Warthausen	N 2	Vordringlicher Bedarf"

entfällt.

Begründung

Das Projekt ist nach Einschätzung des Bundesverkehrsministeriums (siehe PRINS unter: http://bvwp-projekte.de/strasse/B465-G40-BW/B465-G40-BW.html) nicht großräumig bedeutsam. Die Ortsumfahrung führt den Verkehr im weiteren Verlauf ins nachgeordnete Netz. Das Projekt ist keines der ca. 2.300 von den Bundesländern ursprünglich angemeldeten Projekte, sondern wurde vom Bundesverkehrsministerium nachgefordert (vgl. BT-Drs. 18/4313). Auch das Landesverkehrsministerium sieht für dieses Projekt keinen Bedarf.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion Bündnis90/Die Grünen
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
„144	BW	B 466		OU Böhmenkirch	(Variante)	N 2	Vordringlicher Bedarf"

entfällt.

Begründung

Das Projekt ist nach Einschätzung des Bundesverkehrsministeriums (siehe PRINS unter: http://bvwp-projekte.de/strasse/B466-G21-BW/B466-G21-BW.html) nicht großräumig bedeutsam und weist nur eine geringe Verkehrsbelastung von ca. 6.000 Fahrzeugen/24h auf. Der Nutzen entsteht weit überwiegend aus (marginalen) Zeitgewinnen. Das Projekt ist keines der ca. 2.300 von den Bundesländern ursprünglich angemeldeten Projekte, sondern wurde vom Bundesverkehrsministerium nachgefordert (vgl. BT-Drs. 18/4313). Auch das Landesverkehrsministerium sieht für dieses Projekt keinen Bedarf.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)406

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angaben

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
„109	BW	B 293		Lgr. RP/BW	B 10 (2. Rheinbrücke) Karlsruhe	N 4	Vordringlicher Bedarf
1079	RP	B 036	B 293	Wörth am Rhein (B 9)		N 4	Vordringlicher Bedarf"

werden ersetzt durch die Angaben

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„109	BW	B 010		Sechsstreifige Ersatzbrücke für die bestehende vierstreifige Rheinbrücke (Teil BW)	E 6	Vordringlicher Bedarf"
1079	RP	B 010		Sechsstreifige Ersatzbrücke für die bestehende vierstreifige Rheinbrücke (Teil RP)	E 6	Vordringlicher Bedarf".

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„103	BW	B 036		Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe	N 4	Vordringlicher Bedarf"

entfällt.

Begründung
Eine leistungsfähige Rheinbrücke ist dringend erforderlich. Dies kann jedoch am besten durch den Ersatz der bestehenden Rheinbrücke erfolgen. Eine zweite Querung nur etwa 1,4 km neben der bestehenden Brücke ist hingegen weder verkehrspolitisch noch umweltpolitisch sinnvoll und bringt zusätzliche Belastungen für Mensch, Natur und Umwelt. Es besteht die Gefahr, dass eine 2. Rheinbrücke die Stausituation in Richtung Karlsruhe sogar verschärfen könnte.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bereits 2015 urteilte der Bundesrechnungshof (BRH), dass der Bau einer 2. Rheinbrücke unwirtschaftlich sei. Zusätzlich äußerte der BRH Zweifel, ob der Bund eine zweite Brücke überhaupt finanzieren darf, da diese diese hauptsächlich von regionalem Verkehr benutzt würde und nur eine sehr geringe Relevanz für den Fernverkehr aufweisen würde.

Im Zuge des Wegfalls der 2. Rheinbrücke entfällt auch der Bedarf für den Zubringer „Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe“. Dieses Projekt ist daher ebenfalls zu streichen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)407

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
“150	**BY**	**A 003**		**AK Deggendorf**	**AS Hengersberg**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf**
151	**BY**	**A 003**		**AS Hengersberg (B 533)**	**AS Aicha vorm Wald**	**E 6**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht”**

entfällt.

Begründung

Für die Erweiterung auf sechs Fahrstreifen besteht kein Bedarf. Im Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans aus dem März 2016 wurden die Projekte noch als unwirtschaftlich eingestuft, da die prognostizierten Kosten für den Ausbau den vorhergesagten Nutzen überstiegen. Nach Überarbeitung des Plans wird nun ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,0 ausgewiesen. Die eigentlich unwirtschaftlichen Projekte wurden dann von der Bundesregierung im Zuge der Überarbeitung in den Vordringlichen Bedarf eingestuft. Ziel der Überarbeitung hätte jedoch sein müssen, die Stellungnahmen der Bürgerinnen und Bürger zu den Umweltauswirkungen des Plans aus dem Beteiligungsverfahren im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung einzuarbeiten. Die nachträgliche Hochstufung der Straßenprojekte ist daher nicht zu begründen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
“164	**BY**	**A 008**		**AD Inntal**	**AS Traunstein/Siegsdorf**	**E 6/8**	**Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung**
165	**BY**	**A 008**		**AS Traunstein/Siegsdorf**	**Bgr. D/A**	**E 6**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht”**

wird ersetzt durch die Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
“164	**BY**	**A 008**		**AD Inntal**	**AS Traunstein/Siegsdorf**	**E 4[lfd. Fußnotennummer einfügen]**	**Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung**
165	**BY**	**A 008**		**AS Traunstein/Siegsdorf**	**Bgr. D/A**	**E 4[lfd. Fußnotennummer einfügen]**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht”**

Es wird die nachfolgende Anmerkung als Fußnote mit laufender Nummerierung neu eingefügt:

„Durchgängiger Ausbau der Seitenstreifen und temporäre Seitenstreifenfreigabe bei hoher Verkehrsbelastung (4+2-Lösung)“

Begründung

Ein Ausbau der A 8 ist grundsätzlich notwendig. Der im Bundesverkehrswegeplan angezeigte Ausbau der Autobahn auf sechs bzw. acht Fahrstreifen ist jedoch überdimensioniert und weder wirtschaftlich durchsetzbar noch gesamtwirtschaftlich sinnvoll. Die Autobahn Richtung Österreich ist hauptsächlich zu Ferienzeiten hoch belastet. Die temporäre Überlastung an einigen Wochen im Jahr rechtfertigen die Kosten von weit über einer Milliarde Euro und die hohe Belastung für Umwelt und Natur eines sechs- bis achtstreifigen Ausbaus plus Seitenstreifen nicht.

Der geplante Ausbau würde zwölf FFH-Gebiete bedrohen und hätte allein für den Bau der Trasse einen direkten Flächenverbrauch von 212 Hektar zur Folge. Die Fläche für Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen ist in der Angabe der Bundesregierung noch nicht berücksichtigt (BT-Drs. 18/9540). Die Gesamtflächeninanspruchnahme wäre daher um ein Vielfaches höher. Der Flächenverbrauch der einzelnen Projekte hat im Aufstellungsverfahren im Widerspruch zur Nachhaltigkeitsstratgie der Bundesregierung bei Projekteinstufung und -auswahl keine Rolle gespielt (BT-Drs. 18/9537)

Um die Wirtschaftlichkeit des geplanten Ausbaus zu prüfen, hat das Ministerium entgegen der bisherigen Vorgehensweise nicht die einzelnen Ausbauprojekte im Zuge der A 8 bewertet, sondern zu einem Gesamtprojekt von München bis nach Österreich zusammengefasst, obwohl die Verkehrsbleastungen der einzelnen Abschnitte erheblich divergieren. Für das Gesamtprojekt wurde ein sehr niedriges Nutzen-Kosten-Verhältnis von nur 1,2 errechnet. Da bezüglich der Umsetzung in der geplanten Dimension insbesondere am Bernauer Berg zwischen Frasdorf und Bernau sowie am Chiemseeufer zwischen Felden und Grabenstätt noch viele Unwägbarkeiten in der Planung bestehen, ist mit weiteren Kostensteigerungen zu rechnen.

Eine sinnvolle, kostengünstige und flächenschonende Alternative zum Ausbau bietet der durchgängige Anbau von Standstreifen und deren temporäre Freigabe bei hoher Verkehrsbelastung. Eine solche Lösung ist daher vorrangig umzusetzen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
“192	**BY**	**B 002**		**AS Friedberg**	**B 300**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
193	**BY**	**B 002**		**w Friedberg (s B 300)**		**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
194	**BY**	**B 002**		**OU Kissing**		**N 3/4**	**Vordringlicher Bedarf**
195	**BY**	**B 002**		**Kissing**	**Oberottmarshausen (B 17)**	**N 3/4**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht”**

entfällt.

Begründung

Die Pläne für die Osttangente Augsburg zeigen keine Umgehungsstraße, sondern eine vierspurige autobahnähnliche Straße. Die versprochene Entlastung der B 17 kann durch den Neubau nicht erreicht werden. Verkehrsträgerübergreifende Alternativen wurden nicht ergebnisoffen überprüft.

Der Neubau hätte extreme Belastungen für Umwelt und Natur zur Folge und wäre mit einem sehr hohen Flächenverbrauch verbunden. Zwei Natura-2000-Gebiete werden bedroht und bisher unzerschnittene Lebensräume durchschnitten. Auch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur stuft die Umweltbetroffenheit des Vorhabens als „hoch“ ein, jedoch spielt das angeführte Umweltkriterium bei Dringlichkeitseinstufung von Projekten im BVWP de facto keine Rolle (BT- Drs. 18/8584). Auch das Umweltbundesamt fordert die Streichung des Vorhabens.

Vor Ort ist das Großprojekt sehr umstrittten. Verkehrsträgerübergreifende Alternativen hat das Ministerium nich geprüft. Es besteht der Verdacht, dass die Pläne für das Großprojekt nur verfolgt werden, um in diesem Zuge zwei Ortsumfahrungen um Friedberg und Kissing durchzusetzen, die aufgrund ihrer geringen Bedeutung für das Gesamtnetz als Einzelprojekte voraussichtlich schlechter bewertet worden wären.

Umstritten ist auch, die Dimension des Neubauvorhabens. Auf „Wunsch“ aus der Region wurde Teilprojekt 4 von Kissing bis Oberrottmarshausen nach der Öffentlichkeitsbeteiligung in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht zurückgestuft. Während der Entwurf für den Bundesverkehrswegeplan aus dem März 2016 noch einen vollständigen 4-streifigen Bau vorsah, lässt der Gesetzesentwurf die Frage für einen drei- oder vierstreifigen Neubau nun offen. Die dreistreifige Variante wurde jedoch im Aufstellungsprozess nicht bewertet (BT-Drs.18/9667).

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
“200	**BY**	**B 004**		**Flughafen Nürnberg**	**A 3**	**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht”**

entfällt.

Begründung

Die Pläne für die Anbindung des Flughafens Nürnberg an die A 3 sind bereits mehrere Jahrzehnte alt. Aufgrund der Entwicklung der Fluggastzahlen des Flughafens lässt sich der Neubau eines dritten Autobahnzubringers für die Zukunft jedoch nicht rechtfertigen. Der Stadtrat der Stadt Nürnberg hat daher bereits im Sommer 2014 beschlossen, das Projekt nicht weiter zu verfolgen.

Da das Vorhaben keinen Beitrag für die Leistungsfähigkeit des bundesweiten Verkehrsnetzens leisten würde, besteht für eine Fortführung der Planung des Projektes kein Bedarf.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
“230	**BY**	**B 013**		**OU Holzkirchen**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
231	**BY**	**B 013**		**OU Großhartpenning**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
232	**BY**	**B 013**		**OU Kurzenberg**		**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
382	**BY**	**B 318**		**AS Holzkirchen (A 8)**	**B 13 (OU Holzkirchen)**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf”**

entfällt.

Begründung

Das Gesamtprojekt B 13 AS Holzkirchen (A 8) - Bad Tölz wäre aufgrund der Flächenversiegelung mit erheblichen Kosten für die Landwirtschaft der Region verbunden und würde zu starken Beeinträchtigungen des Naherholungsgebiets südlich Holzkirchen führen.

Die vorliegende Bewertung überschätzt das Erreichbarkeitsdefizit von Bad Tölz sowie die städtebauliche Bedeutung des Projektes für Holzkirchen, da der Ziel- und Quellverkehr der Ortsdurchfahrt Holzkirchen zwischen 70 und 80 Prozent des Verkehrsaufkommens ausmacht. Folglich ist die Entlastungswirkung der Ortsumgehung Holzkirchen durch Aufnahme des Durchgangsverkehrs äußerst gering und rechtfertigt die Bedarfsfeststellung nicht. Die zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans erstellte Verkehrsprognose 2030 unterscheidet jedoch nicht zwischen Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr. Zudem berücksichtigt die Bewertung keinerlei Kosten für den Umbau von Ortsdurchfahrten. Entlastungswirkungen von Ortsumgehungen werden dadurch systematisch überschätzt.

Vor Ort zu prüfen ist, inwiefern eine verbesserte Erreichbarkeit in der Region durch Bahnausbau und Taktverdichtung der Bayerischen Oberlandbahn erreicht werden kann.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
„245	**BY**	**B 015n**		**s Landshut**	**Rosenheim**	**N 2/4**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“**

entfällt.

Begründung

Die autobahnähnliche Trasse zwischen Regensburg und Rosenheim zählt seit Jahrzehnten zu den umstrittensten Straßenprojekten Bayerns. Noch zu Anfang des Jahres 2015 erklärte der Bayrische Staatsminister des Inneren, für Bau und Verkehr das Aus für die Straße zwischen Landshut und Rosenheim, da keine Chance auf eine konsensfähige Lösung gesehen würde. Nur wenige Tage später meldete der Freitsaat Bayern das Projekt doch zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans an.

Aufgrund der fehlenden Planungen war eine vollumfängliche Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung nicht möglich. Im Projektinformationssystem PRINS des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur wurde nur eine Platzhaltertrasse dargestellt. Eine Aussage zur umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung fehlte ebenso wie Angaben zum Flächenvrbrauch. Ein Nutzen-Kosten-Verhältnis wurde jedoch trotz fehlender Daten berechnet. Eine fachliche Überprüfung der Angaben ließ sich aufgrund der mangelhaften Datengrundlage jedoch nicht durchführen. Statt an dem Neubau einer autobahnänlichen Straße in ferner Zukunft festzuhalten, muss ergebnisoffen geprüft werden, wie Mensch, Umwelt und Natur in der Region mit kleineren, wirksamen und intelligenten Maßnahmen schnell vom Verkehr entlastet werden können.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„251	BY	B 016		OU Ichenhausen / Kötz (Ost)	N 2/3	Vordringlicher Bedarf
252	BY	B 016		OU Wattenweiler / Höselhurst	N 2/3	Vordringlicher Bedarf
253	BY	B 016		OU Niederraunau / Aletshausen	N 2	Weiterer Bedarf
254	BY	B 016		OU Pfaffenhausen	N 2	Vordringlicher Bedarf
255	BY	B 016		OU Hausen	N 2/3	Vordringlicher Bedarf
256	BY	B 016		OU Mindelheim	N 2	Vordringlicher Bedarf”

entfällt.

Begründung

Für den Ausbau der B 16 durch die geplante Folge an Ortsumfahrungen besteht kein Bedarf. Mit der parallelenen Bundesautobahn A 7 besteht bereits eine leistungsfähige Verkehrsachse als Teil des transeuropäischen Kernnetzes Verkehr, insbesondere für den Schwelastverkehr. Der Ausbau einer paralellen Bundesstraße würde dem EU-verkehrspolitischen Ziel der Bündelung von Verkehren auf leistungsstarken Hauptachsen widersprechen. Hinzu kommt, dass die dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegende Verkehrsprognose die beschlossene Ausweitung der LKW-Maut auf alle Fernstraßen bisher nicht berücksichtigt.

Mit der paralell zur B 16 verlaufenden Bahnstrecke Günzburg-Mindelheim besteht zudem eine verkehrsträgerübergreifende, klimafreundliche und ausbaufähige Alternative für den Personenverkehr.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„276	BY	B 021		OU Bad Reichenhall	N 2	Vordringlicher Bedarf”

entfällt.

Begründung

Laut Bundesverkehrswegeplan ist das umstrittene Neubauvorhaben bei Bad Reichenhall nicht von großräumiger Bedeutung und trägt somit nicht zur Leistungsfähigkeit des bundesweiten Verkehrsnetzes bei. Im Bedarfsplan 2004 wurde das Vorhaben nur dem Weiteren Bedarf ohne Planungsrecht zugeordnet. Erst unter dem ehemaligen Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Raumsauer, wurden die Planungen für das Projekt in seinem Wahlkreis wieder aufgenommen. Begründet wurde dies u. a. mit der damaligen Bewerbung für Olmpia der Städte München, Garmisch-Partenkirchen, Ruhpolding und Berchtesgaden.

Die Kosten für die Ortsumfahrung um Bad Reichenhall mit dem Bau des Kircholz- und des Statdbergtunnles belaufen sich den Schätzungen des Bundesverkehrswegeplans zufolge schon jetzt auf rund 175 Millionen Euro. In der Laufzeit des Bundesverkehrswegeplans 2003 betrugen die Baukostensteigerungen rund 27 Prozent. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 fehlt jedoch die Berücksichtigung von Baupreissteigerungen. Aufgrund der fehlenden verkehrlichen Notwendigkeit, der Beeinträchtigung von Umwelt, Natur und Landschaft sowie der hohen Kosten ist der Bau der Umfahrung nicht zu rechtfertigen.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„282	BY	B 023		OU Oberau	N 2	Vordringlicher Bedarf”

wird ersetzt durch die Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„282	BY	B 023		OU Oberau	N 2[lfd. Fußnotennummer einfügen]	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht”

Es wird die nachfolgende Anmerkung als Fußnote mit laufender Nummerierung neu eingefügt:

„Für das Projekt ist auch ist auch die Variante „Direkte Einschleifung der B 23 in den B 2-Tunnel“ zu prüfen“

Begründung

Die im Bundesverkherswegeplan 2030 befindliche Verlegung der B 23 um Oberau ist vor Ort sehr umstritten und mit hohen Kosten für Natur und Landschaft verbunden. Vor Ort wird schon seit langer Zeit eine alternative Lösung, die direkte Einschleifung der B 23 in den B 2-Tunnel, diskuiert. Diese alternative Lösung gilt es im Dialog mit allen Betroffenen vor Ort ergebnisoffen zu prüfen, bevor eine abschließende Entscheidung über den Neubau getroffen wird. Nur auf diese Weise kann eine wirksame Lösung gefunden werden, die Mensch und Umwelt tatsächlich vom Verkehr entlastet.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„288	BY	B 025		OU Dinkelsbühl	N 2	Vordringlicher Bedarf”

entfällt.

Begründung

Weder die aktuelle noch die für das Jahr 2030 prognostizierte Verkehrsbelastung von nur 7.000 Fahrzeugen pro Tag rechtfertigen den Neubau der Ortsumfahrung und damit verbundenen Beeinträchtigungen der Landschaft und der Naherohlungsgebiete sowie die hohe Versiegelung ländwirtschaftlicher Nutzfläche auf Kosten der Landwirtschaft vor Ort. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung auf dem Bundesstraßennetz in Deutschland liegt bei knapp unter 10.000 Fahrzeugen pro Tag. Hinzu kommt, dass die Verkehrsprognose des Bundesverkehrsministeriums die geplante Ausweitung der LKW-Maut ab 2018 nicht berücksichtigt hat. Der Anteil des Schwerlastverkehrs auf Bundestraßen, die auch dem Mautausweichverkehr dienen, wird daher systematisch überschätzt. Der überregionale Schwerlastverkehr kann über das nahe Autobahnnetz über die A 7 zur A 6, A 8 und A 9 abgewickelt werden. Der Ausbau der Straße würde daher dem verkehrspolitischen Ziel der Bündelung insbesondere der Güterverkehre auf leistungsstarke Hauptachsen widersprechen und hätte eine zusätzliche Belastung der Menschen vor Ort zur Folge.

Zu prüfen ist insbesondere, inwiefern ein Umbau der Ortsdurchfahrten zu einer wirksamen und kostengünstigeren Lösung führen kann, die Mensch und Umwelt in Dinkelsbühl tatsächlich entlastet.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
„297	BY	B 026n		AK Schweinfurt/Werneck (A 7)	Karlstadt	N 2/3	Vordringlicher Bedarf
298	BY	B 026n		Karlstadt	A 3	N 2/3	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht”
320	BY	B 276		Zubringer Lohr - (Variante)		N2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht”

entfällt.

Begründung

Ziel der B 26n Westumfahrung Würzburg sollte die Anbindung des Raumes nördlich und westlich von Würzburg an die Autobahnen A 3 und A 7 und eine Entlastung bisher genutzter Straßenzüge und Ortsdurchfahrten sein. Jedoch wurde der Zubringer Lohr (B 276) erst nach Überarbeitung des Entwurfs und der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung auf „Wunsch der Bayerischen Staatsregierung“ (BT-Drs. 18/10260) in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen.

Die Verkehrsprognose des Bundesminsiteriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zeigt jedoch, dass die angenommene Verkehrsbelastung für das Jahr 2030 das mehr als 170 Millionen Euro teure Großprojekt nicht rechtfertigt. Insbesondere für das Teilprojekt 2 (B 26 n Karlstadt - A 3) liegt die Prognose nur bei 5.000-9.000 Fahrzeugen pro Tag. Eine verkehrsträgerübergreifende Alternative zur Entlastung der Ortsdurchfahrten wurde nicht überprüft.

Für großräumige Verkehre um Würzburg sind die Autobahnen A 3 und A 7 vorhanden. Die von der Bundesregierung beabischtigte Konzentration der Verkehre auf eine B 26n widerspricht dem verkehrspolitischen Ziel der Europäischen Union, insbesondere den Güterverkehr auf leistungstarken Hauptachsen zu bündeln.

Neben den sehr hohen Kosten würde der Neubau Umwelt und Natur in der Region Würzburg massiv belasten. Auch das Umweltbundesamt fordert daher die Streichung des Neubauvorhabens. Zwei FFH-Gebiete und die Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen, Großäugerlebensräumen und Lebensraumachsen wür-

dendurch den Straßenbau in Kauf genommen. Hinzu kommt ein enormer Flächenverbrauch: Allein der Bau der Trasse für die B 26n und den B 276-Zubringer würde 216,4 ha direkt beanspruchen (BT-Drs. 18/10260). Der Verbrauch für Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen ist hier noch nicht berücksichtigt. Die Gesamtflächeninanspruchnahme liegt daher noch weit höher (18/9540). Im Widerspruch zu den Zielen der Nachhaltigkeitsstratgie der Bundesregierung hat der jeweilige Flächenverbrauch bei Auswahl und Einstufung der Projekte im Bundesverkehrswegeplan keinerlei Rolle gespielt (BT-Drs. 18/9537).

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„304	BY	B 085		OU Heinersreuth/Altenplos	N 2/3	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“

entfällt.

Begründung

Im betroffenen Bereich um Bayreuth wird die B 85 von den netzbedeutsamen Autobahnen A 9 und A 70 eingeschlossen. Ein Ausbau der nicht großräumig bedeutsamen B 85 ist daher nicht sinnvoll und widerspricht dem Ziel, den Verkehr auf leistungsfähigen Hauptachsen zu bündeln.

Bisher dient die Strecke zwischen den Autobahnen häufig als Mautausweichstrecke für den Schwerlastverkehr. Durch die geplante Mautausweitung für alle Bundesstraßen ab 2018 wird sich dieser Verkehr wahrscheinlich zu großen Teilen zurück auf die Autobahnen verlagern. Die dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zugrunde liegende Verkehrsprognose berücksichtigt diese Mautauweitung jedoch nicht. Der LKW-Verkehr auf Bundesstraßen, die bisher als Mautausweichstrecken gedient haben, wird daher im Bundesverkehrswegeplan systematisch überschätzt.

Die beabsichtigte Ortsumfahrung selbst ist nicht von großräumiger Bedeutung und weist laut BVWP-Bewertung auch keine städtebuliche Relevanz auf. Die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur durchgeführte Bewertung zeigt außerdem, dass der berechnete Nutzen zu mehr als 75% auf der Annahme von versprochenem Nutzen aus Reisezeitgewinnen von unter einer Minute basiert. Die hohe Gewichtung kaum spürbarer Zeitgewinne ist, insbesondere mit Blick auf die angrenzenden Autobahnen, so nicht tragfähig, lässt den tatsächlichen Nutzen der Ortsumfahrung bezweifeln und rechtfertigt weder die Kosten für den Bau der Straße noch die Eingriffe in Natur und Landschaft. Hinzu kommt, dass auch der Bewertung zugrunde gelegten Kostenangaben anzuzweifeln sind. Bereits zum Bundesverkehrswegeplan 2003 wurden die Kosten für die Ortsumfahrung mit 23 Millionen Euro angegeben. Die Kostenschätzung für den BVWP 2030 veranschlagt nun 24,9 Millionen Euro. Damit wäre das Projekt nur rund acht Prozent teurer als 2003. Die allgemeinen Baupreissteigerungen lagen im Zeitraum von 2003 – 2015 laut Angaben der Bundesregierung jedoch bei rund 26,8 Prozent.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„334	BY	B 289		OU Münchberg	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Ein Bedarf des geplanten Abschnitts als Verlängerung der bestehenden Ortsumgehung ist aufgrund einer bereits bestehenden Ortsumgehung nicht feststellbar. Bereits heute wird Münchberg seit den 1990er Jahren mit einer Ortsumgehung im Süden vollständig umfahren, auf dem der Hauptanteil des Verkehrs um den Ort geleitet wird. Außerdem steht zu befürchten, dass die Kosten zugunsten eines höheren Nutzen-Kosten-Verhältnisses schöngerechnet worden sind, so war im Jahr 2012 der regionalen Presse die Zahl von 5,4 Mio. Euro zu entnehmen, im Zuge des Bundesverkehrswegeplans 2030 sollte das Projekt nur noch 3 Mio. Euro kosten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„335	BY	B 289		OU Weißdorf	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Ein Bedarf der Ortsumgehung ist nicht feststellbar. Verkehrszahlen im Planfall 2030 mit 8.000 Fahrzeugen pro Tag erscheinen unrealistisch. Mit dem beabsichtigten Bau ginge eine unwiederbringliche Zerschneidung des Saaletals einher. Außerdem nimmt die geplante Straße nur den Durchgangsverkehr der B 289 auf, Autofahrerinnen und Aurtofahrer mit dem Ziel Kirchenlamitz oder Sparneck müssten weiterhin durch den Ort fahren.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„388	BY	B 388		N-OU Passau	N 2/3	Vordringlicher Bedarf”

entfällt.

Begründung

Für den mit sehr hohen Kosten für Mensch, Umwelt und Natur verbundenen Straßenneubau der Nordostumfahrung Passau im Zuge der B 388 durch Natur-, Landschaftschutz- und Naherholungsgebiete besteht kein Bedarf. Die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf ist weder aus verkehrsfachlicher Sicht noch in Hinsicht auf die Leistungsfähigkeit für das bundesweite Gesamtnetz zu begründen. Sie steht zudem im Widerspruch zu der Verkehrspolitik vor Ort und sämtlichen Gremienbeschlüssen der betroffenen Kommunen. Mit dem Festhalten an den Straßenplänen beweist die Bundesregierung, dass der Bundesverkehrswegeplan kein brauchbares Instrument ist, um Verkehrsprobleme vor Ort zu lösen und Mensch und Umwelt wirksam zu entlasten.

Laut Anmeldung des Freistaates Bayern sollte die Entlastung der innerstädtischen Straßen Passaus Ziel des Straßenneubaus sein. Die Stadt Passau lehnt jedoch lehnt die Aufnahme der Ortsumfahrung in den Vordringlichen Bedarf ab (https://www.passau.de/Aktuelles/Pressearchiv.aspx?rssid=f814271c-d2d0-4a3d-8a2d-09b572134d96). In ihrer Stellungnahme vom April 2016 äußerte sie zudem Unverständnis über die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für 2030 vorhergesagten Verkehrszahlen, da die angegebenen Verkehrsmengen die Prognosen der von der Stadt in Auftrag gegebenen Gutachten teilweise um mehr als 10.000 Fahrzeuge pro Tag übertreffen.

Auch ein Vergleich der vom BMVI im Projektdossier veröffentlichen Karten zu den prognostizierten Verkehrsbelastungen im Bezugsfall (ohne Projekt) und im Planfall (mit Projekt) zeigt, dass das angestrebte Ziel, also die Entlastung des städtischen Straßennetzes von Passau, insbesondere im Bereich Freyunger Straße und dem Anger durch den über 60 Millionen Euro teuren Neubau, nicht erreicht werden kann.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„402	BY	B 470		O-OU Forchheim	N 2/4	Vordringlicher Bedarf”

entfällt.

Begründung

Der zwei- bis vierstriefige Neubau der Ortsumfahrung um Forchheim im Zuge der B 470 ist verkehrlich weder notwendig noch gesamtwirtschaftlich sinnvoll. Das Vorhaben ist nach Angabe des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur nicht von großräumiger Bedeutung und hat auch keine städtebauliche Relevanz. Im Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans war das Vorhaben nur dem Weiteren Bedarf mit Planungsrecht zugeordnet. Erst nach Überarbeitung des Plans infolge der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung wurde das Vorhaben dem Vordringlichen Bedarf zugeordnet.

Vor Ort stößt das Vorhaben insbesondere aufgrund des Fllächenverbrauchs und der Kosten für Mensch, Natur und Umwelt auf starken Widerstand in der Bevölkerung. Der Neubau durchquert zwei Natura-2000-Schutzgebiete sowie ein Überschwemmungsgebiet an der Regnitz und beansprucht mehr als 7 ha Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Auch ein Großsäugergebiet wird durchquert. Nach Angaben des Freistaates Bayern ist mit erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen.

Die nach EU-Recht im Rahmen der Strategsichen Umweltprüfung (SUP) vorgeschriebene Öffentlichkeitsbeteiligung hätte eigentlich zum Ziel gehabt, die Bürgerinnen und Bürger zu dem Umweltauswirkungen des Gesamtplans anzuhören und wirksam zu beteiligen. Angesichts der sehr hohen Belastungen der Ortsumfahrung Forchheim für Umwelt und Natur und den Widerständen vor Ort ist nicht zu erklären, wieso das Neubauvorhaben nach der Öffentlichkeitsbeteiligung hochgestuft wurde. Vernünftige Alternativen im Sinne der SUP wurden nicht ergebnisoffen geprüft. Die nachträgliche Aufnahme des Vorhabens in den Vordringlichen Bedarf steht im klaren Widerspruch zu den Zielen der SUP und des Beteiligungsverfahrens.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„403	BY	B 471		Buchenau Fürstenfeldbruck-Ost	E 4	Weiterer Bedarf
404	BY	B 471		Fürstenfeldbruck-Ost Esting	E 4	Vordringlicher Bedarf
405	BY	B 471		Esting Geiselbullach	E 4	Vordringlicher Bedarf
406	BY	B 471		Dachau A 92	E 4	Vordringlicher Bedarf
407	BY	B 471		B 13 Garching-Hochbrück	E 4	Vordringlicher Bedarf
408	BY	B 471		B 11 Ismaning	E 4	Vordringlicher Bedarf
409	BY	B 471		Ö Ismaning	E 4	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Durch die geplanten Ausbaumaßnahmen würde in zweiter autobahnähnlicher Straßenring im Norden Münchens entstehen. Durch die Parallelität zur bestehenden A 99 würden große weitere Einschnitte in die Natur im Großraum München erfolgen, mit den entsprechenden negativen Auswirkungen. Alternativen zu den geplanten Maßnahmen wurden nicht geprüft, darüber hinaus ist das Projekt ausschließlich von regionaler und nicht überregionaler Bedeutung. Dadurch ist ein Bedarf zum weiteren Ausbau der B 471 nördlich München nicht erkennbar.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)408

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1285	TH	B 7/B 180		Frohburg (A 72) – Zeitz (A 9)	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Der Ausbau des mehr als 36 Kilometer messenden Streckenzugs der B 7 und B 180 soll insgesamt mehr als 150 Millionen Euro kosten. Dazu zählen auch die Ortsumfahrungen Meuselwitz und Altenburg. Insbesondere die Umfahrung der ostthüringischen Stadt Altenburg, laut Landesraumordnung ein Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums, ist höchst fragwürdig. Nicht nur weil auch bei diesem Straßenbauprojekt abermals abstrakte großräumige Verkehre für die Begründung herhalten müssen, die nichts mit den realen nahräumigen Verkehrsverflechtungen zu tun haben, sondern auch, weil Altenburg bereits mit der völlig neu trassierten B 93 im Osten eine komfortable Umfahrungsmöglichkeit für den überregionalen Verkehr besitzt. Seit 2006 ist diese Ortsumgehung durchgehend unter Verkehr. Im Übrigen ergibt sich über den Straßenzug Schmöllnsche Landstraße und Zeitzer Straße auch im Westen Altenburgs eine Umfahrungsmöglichkeit zwischen B 7 und B 180, die weitgehend fernab von Siedlungsschwerpunkten liegt. Die jetzt geplante Ost- und Nordumfahrung von Altenburg, durch den sich quasi ein Ring von Ortsumgehungen um Altenburg legt, ist völlig überdimensioniert. Es ist weiterhin zu erwarten, dass sich aufgrund des hohen Quell- und Zielverkehrs in Altenburg an der innerstädtischen Belastung nichts grundlegend verändert, zumal bereits seit einer Dekade eine vollwertige Umfahrung besteht.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1286	TH	B 7		OU Meuselwitz	N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“

entfällt.

Begründung

Angesichts der derzeitigen Verkehrsbelstung von 6.500 Kfz/24h im Bereich Meuselwitz mit einem unterdurchschnittlichen Schwerverkehrsanteil von 6,2 Prozent ist nicht nachvvolziebar, warum die Ortsumgehung Meuselwitz in den „Vordringlichen Bedarf“ eingeordnet wurde. Bei rund 10.000 Einwohnern hat Meuselwitz einen nennenswerten Anteil von Ziel- und Quellverkehr, der grundsätzlich nicht auf die Ortsumgehung verlagert werden kann. Die Entlastungswirkung der geplanten Ortsumgehung ist stark anzuweifeln. Das Projektdossier stützt diese Annahme, da keine signifikanten Entlastungswirkungen für das Vorhaben fesgestellt werden. Durch die im Planungsraum stark ausgeprägten Auswirkungen des demographischen Wandels ist für den Zeitraum nach 2030 mit weiter stark rückläufigen Verkehrsbelastungen zu rechnen. Daher ist als Alternative ein bestandsnaher Ausbau der vorhandenen Ortsdurchfahrt vorzusehen.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1289	TH	B 7		Weimar Ost	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Die Ortsumgehung Weimar war im Bundesverkehrswegeplan 2003 im Weiteren Bedarf eingeordnet. Vor Ort wird seit mehr als 20 Jahren über eine geeignete Variante gestritten, bisher ohne Ergebnis. De facto ist die Ortsumgehung Weimar Ost nicht durchsetzbar, da alle in Rede stehenden Varianten problematisch oder aber aufgrund hoher Kosten unwirtschaftlich sind. So ist die Tunnelvariante durch das Waldgebiet Webicht gegenüber der im Projektdossier angenommenen Variante um den Faktor Vier teurer und wird auf über 100 Millionen Euro taxiert. Ebenfalls geringe Chancen hat eine großräumige Umgehung, die ein Vogelschutzgebiet queren, darüber hinaus stark landwirtschaftliche Nutzflächen beanspruchen und in die Agrarstruktur eingreifen würde.

Die angemeldete Variante hat aber ebenfalls nur geringe Realisierungschancen, da der Schlosspark Tiefurt an der Ilm mit einem Brückenbauwerk gequert werden soll und damit der Status des Parks als Denkmal der UNESCO-Weltkulturerbeliste gefährdet ist.

Verkehrlich bestehen insofern Zweifel an dem Vorhaben, da davon auszugehen ist, dass ein hoher Anteil des Verkehrsaufkommens Quell- und Zielverkehr ist, der nicht auf die Ortsumgehung verlagert werden kann.

Die Ortsumgehung „Weimar Ost“ ist daher nicht weiterzuverfolgen. Stattdessen sind für den hohen Anteil des Ziel- und Quellverkehr auch verkehrsträgerübergreifend Alternativen zu prüfen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1290	TH	B 7		Nohra - Weimar	N /4/E 4	Vordringlicher Bedarf“

wird ersetzt durch:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1290	TH	B 7		Nohra - Weimar	E 2/3	Vordringlicher Bedarf“

Begründung

Die Erweiterung der B 7 westlich von Weimar auf vier Fahrstreifen erscheint vor dem Hintergrund der abnehmenden Tendenz bei der Verkehrsbelastung überdimensioniert. Gegenüber dem Bezugsfall nimmt die Verkehrsbelastung im Planfall ab. Ein abschnittsweise dreistreifiger Ausbau ist für das heutige und künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen ausreichend. Auch eine Verlagerung von Lkw-Verkehr auf die parallele sechsstreifige A 4 muss in Erwägung gezogen werden. Die vierstreifige Erweiterung zwischen Erfurt und Weimar geht vor allem zu Lasten landwirtschaftlich genutzter Flächen. Die Böden in dieser Region sind besonders ertragreich. Eine weitere Flächeninanspruchnahme zu Lasten der Landwirtschaft muss unterbleiben.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1291	TH	B 7		Mönchenholzhausen - Nohra	N 4/E 4	Vordringlicher Bedarf“

wird ersetzt durch:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1291	TH	B 7		Mönchenholzhausen - Nohra	E 2/3	Vordringlicher Bedarf“

Begründung

Die Erweiterung der B 7 westlich von Weimar auf vier Fahrstreifen erscheint vor dem Hintergrund der abnehmenden Tendenz bei der Verkehrsbelastung überdimensioniert. Gegenüber dem Bezugsfall nimmt die Verkehrsbelastung im Planfall ab. Ein abschnittsweiser dreistreifiger Ausbau ist für den heutigen und künftig zu erwartenden Verkehr vollkommen ausreichend. Auch eine Verlagerung von Lkw-Verkehr auf die parallele sechsstreifige A 4 muss in Erwägung gezogen werden. Die vierstreifige Erweiterung zwischen Erfurt und Weimar geht vor allem zu Lasten landwirtschaftlich genutzter Flächen. Die Böden in dieser Region sind besonders ertragreich. Eine weitere Flächeninanspruchnahme zu Lasten der Landwirtschaft muss unterbleiben.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1303	TH	B 84		OU Bad Langensalza-Ost	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Für die geplante Ortsumgehung Bad Langensalza-Ost wird für 2030 eine Prognoseverkehrsbelastung von 7.000 Kfz/24h angegeben. Bad Langensalza hat bereits im Verlauf der stärker belasteten Bundesstraße 247 eine Ortsumgehung erhalten, so dass sich nicht erschließt, warum die vergleichsweise schwach belegte B 84 in diesem Abschnitt verlegt werden muss. Das Projektdossier attestiert dem Vorhaben nur eine geringe städtebauliche Bedeutung. Auch die erzielbaren Entlastungen führen demnach in keinem Fall zu signifikanten Wirkungen. Ein bestandsnaher Ausbau der B 84 in der Ortslage Bad Langensalza ist daher vollkommen ausreichend.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1306	TH	B 85		OU Buttelstedt	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Mit der Ortsumgehung Buttelstedt soll ein Straßenbauprojekt in den Vordringlichen Bedarf gehievt werden, für das es keinen erkennbaren Bedarf gibt. So wird im Projektdossier die Verkehrsbelastung im Planfall 2030 mit gerade einmal 5.000 Kfz/24h angegeben. Solche Verkehrsstärken lassen sich problemlos auf dem vorhandenen Straßenquerschnitt abwickeln ohne dass gravierende innerörtliche Verkehrsprobleme auftreten. Für die Ortsumgehung Buttelstedt werden ertragreiche Böden dauerhaft versiegelt. Die Eingriffe in die gewachsene Kulturlandschaft und die Agrarstruktur sind nicht notwendig. Ein bestandsnaher Ausbau ist vollkommen ausreichend.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1311	TH	B 86		OU Bad Frankenhausen	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Durch die vollständige Verkehrsfreigabe der A 71 zwischen Erfurt und Sangerhausen im Jahr 2015 steht auch eine Neuordnung des Straßennetzes in der Region Bad Frankenhausen an. Die autobahnparallele B 86 zwischen Artern und Straußfurt soll in Ost-West-Richtung umgelegt werden und künftig die Anschlussstelle Heldrungen mit dem Mittelzentrum Sondershausen verbinden.

Zwar sind die netzkonzeptionellen Überlegungen nachvollziehbar, es ist aber nicht erkennbar, warum sich für Bad Frankenhausen ein Bedarf für eine Ortsumgehung ergibt. Für das zugrundeliegende Prognosejahr 2030 wird im Planfall nur eine Verkehrsbelastung von lediglich 3.000 Kfz/24h ermittelt. In Anbetracht der Auswirkungen des demographischen Wandels ist für den Zeitraum nach 2030 mit einem weiter rückläufigen Verkehrsaufkommen zu rechnen. Für eine derart niedrige Verkehrsbelegung reicht der vorhandene Straßenquerschnitt vollkommen aus. Hier stellt sich grundsätzlich die Frage, warum der Bund in diesem Netz Neubauinvestitionen übernehmen soll. Als Alternative ist ein bestandsnaher Ausbau vorzusehen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1312	**TH**	**B 86**		**OU Oldisleben**	**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“**

entfällt.

Begründung

Durch die vollständige Verkehrsfreigabe der A 71 zwischen Erfurt und Sangerhausen im Jahr 2015 steht auch eine Neuordnung des Straßennetzes in der Region Bad Frankenhausen an. Die autobahnparallele B 86 zwischen Artern und Straußfurt soll in Ost-West-Richtung umgelegt werden und künftig die Anschlussstelle Heldrungen mit dem Mittelzentrum Sondershausen verbinden.

Zwar sind die netzkonzeptionellen Überlegungen sinnvoll und nachvollziehbar, es ist aber nicht erkennbar, warum sich für Bad Frankenhausen ein Bedarf für eine Ortsumgehung ergibt. Für das zugrundeliegende Prognosejahr 2030 wird bei der Ortsumgehung Oldisleben nur eine Verkehrsstärke von 4.000 Kfz/24h ermittelt. Im Bereich der weiter östlich gelegenen Ortsumgehung Bad Frankenhausen sinkt dieser Wert auf nur 3.000 Kfz/24h ab. Dies dürften im Bundesverkehrswegeplan 2030 mit die niedrigsten Verkehrsbelastungen im Planfall 2030 sein. Hier stellt sich grundsätzlich die Frage, warum der Bund in hier Neubauinvestitionen tragen soll. Die Bundesstraße 86 dient in diesem Abschnitt nicht mehr „weiträumigem Verkehr“. Es ist als Alternative ein bestandsnaher Ausbau vorzusehen.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1346	TH	B 249		OU Mühlhausen	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Im Bereich der Ortsdurchfahrt der B 249 in Mühlhausen liegt die Verkehrsbelastung derzeit bei etwa 7.500 Kfz/24h. Ein hoher Anteil davon ist Ziel- und Quellverkehr, der nicht auf eine südwestlich verlaufende Umgehungsstraße nicht verlagert werden kann. Im Projektdossier wird ausdrücklich festgehalten, dass mit dem Bau der Ortsumgehung Mühlhausen keine signifikanten Entlastungswirkungen erzielt werden können.

Der Bau der Ortsumgehung durchschneidet den Mühlhäuser Stadtwald an seinem nordwestlichen Rand, wodurch sich negative Auswirkungen auf ein FFH-Gebiet ergeben.

Zur Verbesserung der innerörtlichen Verkehrssituation ist ein bestandsnaher Ausbau der B 249 als Alternative vorzusehen.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)409

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„427	BB	A 14		Lgr. ST/BB – AS Karstädt	N 4	Vordringlicher Bedarf“

wird ersetzt durch die Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1188	BB	B 189, B 5		Lgr. ST/BB – AS Karstädt	E 2/3	Vordringlicher Bedarf“

Begründung

Durch den Bau der A 14 werden in den betreffenden Regionen keine nennenswerten positiven regionalwirtschaftlichen Effekte ausgelöst. Studien zu möglichen regionalwirtschaftlichen Effekten von Fernstraßenbau kommen gleichlautend zu einem klaren Ergebnis: Es gibt keinen signifikanten Zusammenhang zwischen neuen Autobahnen und überdurchschnittlicher regionalwirtschaftlicher Entwicklung. Das Versprechen „blühender Landschaften“ konnte in Ostdeutschland mit den neuen Autobahnen der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ jedenfalls nicht eingelöst werden. Dabei bleibt der Erkenntnisgewinn nicht auf Ostdeutschland beschränkt sondern ist auf andere Vorhaben übertragbar. Die wirtschaftliche Entwicklung ist im regionalen Maßstab vor allem durch die Nähe zu besonders leistungsstarken Metropolregionen bestimmt. Mit zunehmender Nähe zum Verdichtungskern nimmt auch die Bedeutung von verfügbaren Autobahnanschlüssen für die gemeindliche Entwicklung zu. In peripheren ländlichen Räumen wie beispielsweise der Altmark hat dagegen die Autobahnverfügbarkeit keinen erkennbaren Einfluss auf die regionalwirtschaftliche Entwicklung. Durch den Bau weiterer Autobahnen lassen sich also weder Erreichbarkeitsdefizite signifikant mindern, noch die daraus resultierenden Wachstumsschwächen beseitigen. Der Bund hätte exemplarisch zumindest einzelne Fernstraßenprojekte auf ihre Kostenentwicklung sowie die regionalwirtschaftlichen, raumordnerischen und verkehrlichen Effekte ex-post untersuchen und den Erkenntnisgewinn in den Prozess bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 einfließen lassen können.

Hochproblematisch ist der Bau der A 14 auch aus umwelt- und naturschutzfachlicher Sicht. So wird das Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe auf einer Länge von 50 Kilomtern Länge zerschnitten. Betroffen sind 19 FFH- sowei 3 Vogelschutzgebiete. Die massiven Eingriffe in die Kulturlandschaft und in die Agrarstruktur sind in diesem Ausmaß nicht notwendig. Parallel zur geplanten Autobahn verlaufen im Bestand die Bundesstraßen B 189 und B 5, in deren Verlauf bereits überwiegend Ortsumgehungen bestehen (Stendal,

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Osterburg, Seehausen, Wittenberge, Perleberg, Karstädt und Grabow). Lediglich für einige kleinere Ortschaften müssten noch Ortsumgehungen gebaut werden. Mit dem Bau der A 14 hingegen würden teure völlig überdimensionierte Doppelinvestitionen getätigt. Zu besichtigen sind diese Doppelstrukturen bereits zwischen der Abzweig der A 14 von der A 24 bis Schwerin. Auf einer Länge von 12 Kliometern verläuft die A 14 mit einem Regelquerschnitt von 29,5 Metern parallel zur ehemaligen B 106, die mittlerweile zur Landesstraße abgestuft wurde. Dabei weist die Autobahn nach der Straßenverkehrszählung von 2010 mit 7.200 Kfz/24h eine niedrigere Verkehrsbelastung auf als die zur L 72 abgestufte Bundesstraße, auf der 11.300 Kfz/24h gemessen wurden. Im Ergebnis müssen zwei unterausgelastete Straßen von Bund und Land unterhalten werden.

Eine ausgebaute Bundesstraße mit wechselseitigen Überholgmöglichkeiten würde die Verkehrsbedürfnisse zwischen Magdeburg, Stendal und Schwerin in adäquater Weise befriedigen. Die Vorteile dieser Variante liegen auf dem Tisch: Die verkehrlichen Wirkungen ließen sich kostengünstiger, schneller und vor allem mit weniger Eingriffen in Natur und Landschaft erzielen. Dem Ausbau der Bundesstraßen 189 und 5 ist daher klar der Vorzug zu geben.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„439	BB	B 87		OU Lübben	N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“

entfällt.

Begründung

Das im Planfall für das Jahr 2030 prognostizierte Verkehrsaufkommen auf der Ortsumgehung Lübben würde sich mit 5.000 Kfz/24h auf sehr niedrigem Niveau bewegen. Die mit dem Straßenbauvorhaben erzielbaren innerörtlichen Entlastungseffekte werden im Projektdossier als nicht signifikant bewertet. Angesichts der gleichzeitig festgestellten hohen Umweltbetroffenheit und Baukosten von rund 50 Millionen Euro ist nicht nachvollziehbar, warum an dem Vorhaben festgehalten werden soll.

Die nach der Strategischen Umweltprüfung vorgeschriebene Alternativenprüfung wurde auf veralteten Grundlagen durchgeführt (Machbarkeitsstudie von 1992), denn es gab im bisherigen Planungsverfahren keine aktuelle und hinsichtlich der Planungsebene vergleichbare Kostenschätzung. Deshalb ist der Variantenvergleich in diesem Punkt nicht belastbar und in der Folge die darauf beruhende Gesamtabwägung nicht fachgerecht bzw. defizitär. Demzufolge sind die Angaben im Projektdossier wenig aussagekräftig, da auch hier keine aktuelle Alternativenprüfung erfolgt, sondern lediglich auf den Planungsverlauf verwiesen wird. Die Alternativenprüfung ist das Herzstück der Umweltverträglichkeitsprüfung, sodass ihr ein besonderer Stellenwert zukommt. Sie ist auf Ebene der Systemalternativen, der Standortalternativen und der Projektausgestaltung durchzuführen, was versäumt wurde. Ein bestandsnaher Ausbau der B 87 in der Ortslage Lübben ist als Alternative vollkommen ausreichend.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„444	BB	B 96		Kreuz Oranienburg (A 10) – Lgr. BB/MV	N 2/4	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Der Bedarf, im B-96 Streckenabschnitt von Kreuz Oranienburg bis zur Landegrenze durchgängig Ortsumfahrungen nach den hohen Ausbaustandards des „Blauen Netzes“ zu bauen, ist nicht nachzuvollziehen. Das Büro IVV hat bereits im Vorfeld der Projektanmeldung in der eigens durchgeführten „Schwachstellenanalyse für das Bundesstraßennetz im Land Brandenburg“ dem Streckenabschnitt eine gute Qualität attestiert. Außer in Nassenheide sind im gesamten Streckenbereich keine kritischen Verkehrsbelastungen zu finden. Die Verkehrsbelegung nimmt erwartungsgemäß mit zunehmender Entfernung vom Verdichtungsraum Berlin ab und erreicht im Bereich Fürstenberg nach der letzten vorliegenden Straßenverkehrszählung (SVZ 2010) einen Wert von 5.800 Kfz/24h (Lkw-Anteil: 13,8 %).

Im nördlichen Streckenbereich im Bereich der geplanten OU Gransee und Fürstenberg sind hingegen kaum Defizite erkennbar. Erhöhte Unfallzahlen werden nur in Teilen des Abschnitts zwischen Löwenberg und Gransee registriert, die durch die geplanten Ortumfahrungen allerdings nicht erfasst und gemindert werden könnten. Ansonsten wird im nördlichen Streckenbereich nur noch in Fürstenberg beim Kriterium Ortsverträglichkeit und hier nur beim Teilkriterium Lärm ein Defizit registriert, die aber durch alternative Null-Plus-Lösungen deutlich besser und mit weitaus weniger Kosten und ökologischen Risiken gemindert werden können, als durch die geplante weiträumige Westumfahrung durch den Naturpark Stechlin.

Der Bedarf, durch den beschleunigenden B96-Ausbau den wirtschaftlichen Austausch zwischen der Metropole Berlin und den Wirtschaftszentren und Häfen an der Ostseeküste, den Oberzentren Neubrandenburg und Stralsund zu verbessern, ist vor allem deshalb nicht nachzuvollziehen, weil mit den beiden Bundesautobahnen A 20/A 11 und A 19 /A 24 bereits zwei schnelle Autobahnverbindungen zur Verfügung stehen. Die A 20, die nicht nur für eine schnelle Verbindung zwischen Berlin und den Oberzentren Neubrandenburg und Stralsund sorgt, sondern auch zwischen den Oberzentren Brandenburgs und Neubrandenburg, ist mit dem ausdrücklichen Ziel gebaut worden, die B 96, die B 104 und die B 105 zu entlasten. Die 1992 für das Jahr 2010 prognostizierte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) trat bei Weitem nicht ein.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der geplante komfortable und um 14 Minuten fahrzeitreduzierende B-96-Ausbau würde zudem den Komfortvorteil und den Zeitvorteil von rund 30 Minuten, den die Autobahnverbindung gegenüber der B-96-Strecke derzeit noch hat, deutlich reduzieren. Da die Autobahnstrecke rund 30 Kilometer länger ist als die Strecke über die B 96, würde das noch mehr (Lkw-)Verkehr von der Autobahn 20 auf die B 96 verlagern. Das Ausbauvorhaben würde Transitverkehr anziehen und zu zusätzlichen Belastungen in der Region führen. Dies ist ablesbar an den prognostizierten Verkehrsbelastungen für den Bezugsfall (ohne Maßnahme) und Planfall (mit Maßnahme) im Jahr 2030.

Es kann aber sicher nicht Ziel der Bundesverkehrswegeplanung sein, Verkehr weg von bereits bestehenden, aber keineswegs aus- oder gar überlasteten Autobahnen und auf erst noch auszubauende Bundesstraßen zu verlagern. Dies widerspricht dem Ziel der Bundesverkehrswegeplanung „Verlagerung auf Teilnetze und Verkehrswege mit höherer Verkehrssicherheit“.

Statt auf die Beschleunigung der B 96 zu setzen, ist das Schienenprojekt Ausbaustrecke Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund als Alternative vorzusehen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„457	BB	B 112		Güldendorf – A 12	E 4	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Die Prognosebelastung von 16.000 Kfz/24h erscheint vor dem Hintergrund der Ist-Zahlen der BASt-Dauerzählstelle Lossow 2 nicht plausibel. Es sind auch keine strukturellen Veränderungen erkennbar, die eine solch starke Verkehrszunahme begründen.

Der vorhandene zweistreifige Straßenquerschnitt kann die Verkehrsbelastungen von rund 10.000 Fahrzeugen täglich auch in Zukunft aufnehmen. Der geplante vierstreifige Ausbau erscheint insofern nicht gerechtfertigt zu sein.

Zu berücksichtigen ist vor allem die demografische Entwicklung, die sich im besagten Raum mit überdurchschnittlich starkem Bevölkerungsrückgang von mehr als einem Prozent jährlich bemerkbar macht.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„469	BB	B 167		OU Finowfurt und OU Eberswalde	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Laut Projektdossier erfolgte die Alternativenprüfung völlig unzureichend. Statt die untersuchten Alternativen vorzustellen und zu erläutern wird nur lapidar davon gesprochen, dass „eine Vielzahl von Planungsalternativen“ untersucht wurde. Welche dies sein sollen, bleibt offen. Offenbar wurden nur Trassierungs- aber keine Systemalternativen näher betrachtet. Auch eine Nullvariante wurde nicht untersucht. Als Begründung wird unter anderem die „hohe Verkehrsbelastung“ genannt. Vor dem Hintergrund der angegebenen Prognosebelastung von 8.000 Kfz/24h ist dies nicht nachvollziehbar.

Anzuzweifeln ist auf jeden Fall die angedachte Entlastung der Ortsdurchfahrt Eberswalde. Als Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums erfüllt Eberswalde zahlreiche Funktionen für seinen Verflechtungsbereich. Es ist daher von einem hohen Anteil an Quell- und Zielverkehr auszugehen, der nicht auf die Ortsumgehung zu verlagern ist.

Die Verkehrsbelastung erreicht nur unmittelbar im Eberswalder Stadtgebiet Belastungen um die 10.000 Kfz/24h. Sowohl wenige Kilometer in Richtung Westen (Finowfurt) (6.600 Kfz/24h) als auch in Richtung Osten (Hohenfinow bzw. Bad Freienwalde) (5.100 Kfz/24h) erreicht die Verkehrsbelegung gerade einmal Werte um oder etwas über 5.000 Kfz/24h. Auch die Belastungen im Lkw-Verkehr sind unterdurchschnittlich. Von einer hohen Verkehrsbelastung kann also keinesfalls die Rede sein. Ein bestandsnaher Ausbau des vorhandenen Streckenzugs ist daher vollkommen ausreichend, um das heutige und künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen aufzunehmen.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„476	BB	B 167		OU Liebenwalde	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Der Ausbau des B-167-Streckenzugs wird unter anderem mit der Verbesserung der Erreichbarkeit der Mittelzentren Eberswalde und Neuruppin begründet. Aus dem Projektdossier geht nicht hervor, welche Erreichbarkeitskriterien nach der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) bisher nicht erfüllt werden. Die jetzige Verkehrsbelegung, die sich in weiten Teilen des Streckenzugs bei 5.000 Kfz/24h und deutlich darunter bewegt, rechtfertigt jedenfalls keine Neubauinvestition in dieser Größenordnung. Eberswalde und Neuruppin weisen ebenfalls keine wirklichen Erreichbarkeitsdefizite auf. Nur um die Verbindung von Mittelzentrum zu Mittelzentrum zu verbessern (Neuruppin – Eberswalde), erscheinen die hohen Investitionen jedenfalls nicht angemessen. Ein bestandsnaher Ausbau ist als Alternative vorzuziehen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)410

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„418	BE	A 100		AD Neukölln – Storkower Str.	N 4/6	Laufend und fest disponiert“

wird ersetzt durch die Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„418	BE	A 100		AD Neukölln – AS Am Treptower Park	N 4/6	Laufend und fest disponiert“

Begründung

Mit Kosten in Höhe von mindestens 473 Mio. Euro ist der im Bau befindliche 16. Bauabschnitt (BA) der Stadtautobahn A 100 vom Autobahndreieck „Neukölln“ bis zur Anschlussstelle „Am Treptower Park“ mit einer Länge von 3,2 km einer der bisher teuersten Autobahnabschnitte Deutschlands (je Kilometer). Nach dem Entwurf des Fernstraßenausbaugesetzes soll dieser Abschnitt durch einen 17. Bauabschnitt von der Anschlussstelle „Am Treptower Park“ bis zur „Storkower Straße“ abermals verlängert werden. Der entsprechende Abschnitt wurde vom Land Berlin im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans an den Bund gemeldet. Gemäß der Grundkonzeption sollten Vorhaben, die noch nicht begonnen wurden bzw. nicht bis zum Jahr 2015 in Bau waren, erneut bewertet werden. Im BVWP 2003 war der 17. Bauabschnitt noch der unteren Dringlichkeitsstufe „Weiterer Bedarf“ zugeordnet.

Konkrete Aussagen zur Spreequerung, zu vorgesehenen Anschlussstellen, zur Bautechnologie des Doppelstocktunnels oder zu den städtebaulichen Auswirkungen, wie zum Beispiel der Anzahl abzureißender Wohnhäuser, konnten durch den Senat bisher nicht getroffen werden. Auch die anzuwendende Bauweise ist bisher unklar. Fest steht, dass bei einer Verlängerung der A 100 unter dem S-Bahnhof „Ostkreuz“ und dem sich nördlich anschließenden Teilstück durch den dichtbebauten Stadtteil Friedrichhain nur eine bergmännische Bauweise in Frage kommt. Die beengten Platzverhältnisse erzwingen die Ausführung eines Doppelstocktunnels. Mit rund 500 Millionen Euro dürften die Baukosten für den 17. BA nur sehr grob geschätzt sein, denn es liegt bisher noch kein verfestigter Planungsstand (z. B. Vorentwurfsplanung) vor. Trotz dieses frühen Planungsstadiums betrachtet die Bundesregierung den 17. BA zusammen mit dem 16. BA jedoch als ein laufendes im Bau befindliches Vorhaben. Es ist daher als sogenannter Bezugsfall in der Projektliste des BVWP enthalten. Dadurch wurde weder eine Überprüfung des Bedarfs, eine Bewertung des Vorhabens noch

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

ein aktueller Nachweis durch den Bund erforderlich, dass das Projekt gesamtwirtschaftlich sinnvoll und notwendig ist.

Am 21. Januar 2016 hat sich die Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Lichtenberg in ihrer 52. Sitzung mehrheitlich gegen den Bau des 17. Bauabschnitts ausgesprochen. Es ist zu erwarten, dass die Auseinandersetzung um den 17. BA noch heftiger ausfallen wird, als beim 16. BA.

In der Koalitionsvereinbarung des Berliner Senats für die Legislaturperiode 2016 bis 2021 wird der geplante 17. Bauabschnitt der A 100 zwischen der Anschlussstelle „Am Treptower Park“ und „Storkower Straße“ nicht mehr weiter verfolgt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„419	**BE**	**A 115**		**AK Zehlendorf (Lgr. BB/BE) – AS Hüttenweg**	**E 6**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“**

entfällt.

Begründung

Die geplante Erweiterung der A 115 erscheint auf den ersten Blick angesichts der hohen Verkehrsbelastung nicht abwegig zu sein. Allerdings ist zu beachten, dass sich die Ist-Belastung nur geringfügig von der Prognosebelastung im Jahr 2030 unterscheidet. Durch das durchgängige Tempolimit von heute 100 km/h und den dadurch verstetigten Verkehrsfluss ist die A 115 in diesem Abschnitt hochleistungsfähig. Das unterstellte (relativ geringe) Verkehrswachstum bis 2030 muss jedoch gerade im Verdichtungsraum Berlin nicht auf der Straße stattfinden. Auf der A 115, die von Südwesten her in das Stadtgebiet von Berlin führt, ist ein hoher Anteil von Pkw-Fahrten unter 50 Kilometern aus dem engeren Verflechtungsraum Berlin-Brandenburg. Auf zahlreichen Relationen im Verflechtungsraum besteht schon heute eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr in Form von RE- oder S-Bahn-Verbindungen. Durch gezielten Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) und weitere Maßnahmen zur Ausweitung des Angebots kann der ÖPNV in diesem Raum attraktiver werden und mehr Fahrgäste anziehen, die jetzt noch den Pkw nutzen.

Es ist daher völlig unverständlich, warum überhaupt keine verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung stattgefunden hat. Die Tatsache, dass es sich um einen „Ausbau in Bestandslage“ handelt, rechtfertigt nicht das Nichtberücksichtigen von Alternativen. Der Ausbau auf sechs Fahrstreifen ist mit massiven Flächenversiegelungen und Eingriffen in das stadtökologisch besonders bedeutsame Waldgebiet „Grunewald“ verbunden. Weitere Eingriffe müssen in diesem ökologisch sensiblen Bereich daher unterbleiben.

Es ist zwingend eine Alternativenprüfung durchzuführen. Die Alternativenprfüfung ist ausdrücklich verkehrsträgerübergreifend anzulegen, da sich im Projektraum gleich mehrere Eisenbahnstrecken für einen Ausbau bzw. zur Angebotsverdichtung anbieten. Dazu zählt auch die derzeit stillgelegte Stammbahn über Zehlendorf und Steglitz, die gleichzeitig die kürzeste Verbindung zwischen Berlin und Potsdam bildet und den Berliner Südwesten erschließen könnte. Ihre Reaktivierung ist mittelfristig geplant. Die Planungen zur Erweiterung der A 115 auf sechs Fahrstreifen sind daher nicht weiter zu verfolgen. Doppelinvestitionen sind zwingend zu vermeiden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion Bündnis90/Die Grünen
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)411

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„609	HE	B 254		OU Lauterbach/Maar und Lauterbach	N 2	Vordringlicher Bedarf"
„610	HE	B 254		OU Wartenberg/Angersbach	N 2	Vordringlicher Bedarf"
„611	HE	B 254		OU Wartenberg/Landenhausen	N 2	Vordringlicher Bedarf"

entfällt

Begründung

Das Projekt B 254n ist vor Ort umstritten und wird dort seit Jahrzehnten kontrovers diskutiert. Die ursprünglichen Pläne stammen noch aus Zeiten des kalten Krieges und sollten militärischen Zwecken dienen. Die Umweltbetroffenheit wird vom Bundesverkehrsministerium als „mittel" eingestuft, wobei auch hiermit zwei FFH-Gebiete von der geplanten Trasse berührt werden bzw. im Wirkraum der Schutzgebiete liegen. Erhebliche Beeinträchtigungen sind nicht ausgeschlossen. Ein Abzweigungsbereich im Zuge der OU Lauterbach/Maar und Lauterbach liegt exakt auf einer Lebensraumachse für Großsäuger sowie einem Waldlebensraum und führt über ein Überschwemmungsgebiet.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion Bündnis90/Die Grünen
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„641	HE	B 521		OU Altenstadt	N 2	Vordringlicher Bedarf"

wird ersetzt durch die Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„641	HE	B 521		OU Altenstadt	N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht"

Begründung

Eine hohe Verkehrsbelastung besteht nur zeitweilig. Der Bau führt zu einer hohen Belastung für die Natur und verlagert die Lärmbelastung nur. Eine Verschärfung der Hochwassergefahr südlich von Altenstadt wurde nicht beachtet. Alternativen wie der Ausbau der Bahnstrecke Bad Vilbel-Glauburg-Stockheim (Niddertalbahn) sowie einer Autobahnauffahrt an A 45 in Höhe Waldsiedlung wurden nicht berücksichtigt. Das Projekt wurde zwischen dem Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (März 2016) und dem Beschluss (August 2016) erheblich verändert und vom „Weiteren Bedarf" in den „Vordringlichen Bedarf" verschoben. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist von 2,2 auf 4,1 gestiegen, da die ursprünglichen Kosten von 26 Mio. Euro auf 10,6 Mio. Euro gesunken sein sollen. Die drastische Senkung der geschätzten Kosten ist jedoch nicht nachvollziehbar und muss genauer dargelegt werden.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)412

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
"487	HB	A 001		AK Bremen	Lgr. HB/NI	E 8	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
669	NI	A 001		Lgr. HB/NI	AS Bremen/Brinkum	E 8	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
670	NI	A 001		AS Bremen/Brinkum	AD Stuhr	E 8	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
671	NI	A 001		AK Bremen	Lgr. HB/NI	E 8	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht"

Wird ersetzt durch die Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
"487	HB	A 001		AK Bremen	Lgr. HB/NI	E 8	Vordringlicher Bedarf
669	NI	A 001		Lgr. HB/NI	AS Bremen/Brinkum	E 8	Vordringlicher Bedarf
670	NI	A 001		AS Bremen/Brinkum	AD Stuhr	E 8	Vordringlicher Bedarf
671	NI	A 001		AK Bremen	Lgr. HB/NI	E 8	Vordringlicher Bedarf"

Begründung

Der 8-streifige Ausbau der A 1 im Bereich des Bremer Kreuzes ist wichtig für die Logistikverkehre im gesamten Nordwesten sowie für den Hafenhinterlandverkehr der deutschen Nordseehäfen. Der Neubau der B 6n hingegen wirkt sich nur lokal aus. Daher sind die beiden vom finanziellen Volumen vergleichbaren Projekte in der Prioritäteneinstufung zu tauschen. Auch die Bremische Bürgerschaft hat sich für diese Vorgehensweise ausgesprochen. Die A 1 soll forciert geplant werden und bezüglich der B 6n zunächst die Fragen der grundsätzlichen Linienführung zwischen der Auftragsverwaltung Bremen und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geklärt werden können, da hierzu noch kein Einvernehmen über die Trassenführung zwischen Bremen und dem Bund besteht. Die B 6n (lfd.-Nr. 491 und 708) soll deswegen in den „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht" (WB*) eingestuft werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)413

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
"491	HB	B 006n		A 281	Bremen/Brinkum	N 4	Vordringlicher Bedarf
708	NI	B 006n		Lgr. HB/NI	Bremen/Brinkum	N 4	Vordringlicher Bedarf"

Wird ersetzt durch die Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
"491	HB	B 006n		A 281	Bremen/Brinkum	N 4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
708	NI	B 006n		Lgr. HB/NI	Bremen/Brinkum	N 4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht"

Begründung

Der 8-streifige Ausbau der A 1 im Bereich des Bremer Kreuzes ist wichtig für die Logistikverkehre im gesamten Nordwesten sowie für den Hafenhinterlandverkehr der deutschen Nordseehäfen. Der Neubau der B 6n hingegen wirkt sich nur lokal aus. Daher sind die beiden vom finanziellen Volumen vergleichbaren Projekte in der Prioritäteneinstufung zu tauschen. Auch die Bremische Bürgerschaft hat sich für diese Vorgehensweise ausgesprochen. Die A 1 soll forciert geplant werden und bezüglich der B 6n zunächst die Fragen der grundsätzlichen Linienführung zwischen der Auftragsverwaltung Bremen und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geklärt werden können, da hierzu noch kein Einvernehmen über die Trassenführung zwischen Bremen und dem Bund besteht. Die B 6n (lfd.-Nr. 491 und 708) soll deswegen in den „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht" (WB*) eingestuft werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)414

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„484	MV	B 189		Mirow – AS Wittstock/Dosse (A 19)	N 2	Vordringlicher Bedarf“
„656	MV	B 189n		Mirow- AS Wittstock/Dosse (A 19)	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Die Verkehrsprognose des Vorhabens weist im Planfall für das Jahr 2030 ein Verkehrsaufkommen von lediglich 3.000 Kfz/24h aus. Eine solch niedrige Verkehrsbelegung ist auf dem vorhandenen Straßenquerschnitt – auch in den Ortsdurchfahrten – problemos abzuwickeln. Für das Straßenbauvorhaben sind Investitionen von 85 Millionen Euro veranschlagt. Gleichzeitig wird eine hohe Umweltbetroffenheit festgestellt. Es kann anhand der vorhandenen Daten zur Verkehrsentwicklung und der absehbaren negativen demographischen Entwicklung im Planungsraum kein Verkehrsbedarf abgeleitet werden. Wenn nötig, sollte allenfalls ein bestandsnaher Ausbau erfolgen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„645	MV	B 104		OU Schwerin	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Die Verkehrsprognose für den Planfall im Jahr 2030 weist für die Ortsumgehung Schwerin eine Verkehrsbelegung von lediglich 5.000 Kfz/24h aus. Angesichts der hohen Umweltbetroffenheit, nur mäßigen städtebaulichen Bedeutung, nicht signifikanten Entlastung des innerstädtischen Verkehrs und des niedrigen Nutzen-Kosten-Verhältnisses von 1,6 ist das Vorhaben nicht bauwürdig. Als Alternative ist ein bestandsnaher Ausbau mit verkehrsorganisatorischen Maßnahmen vorzusehen.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„655	MV	B 111		Lühmannsdorf - Wolgast	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Dem Projektdossier ist zu entnehmen, dass das Vorhaben keine städtebauliche Bedeutung aufweist. Gleichzeitig kommen die Gutachter bei der Projektbewertung zu der Einschätzung, dass die Entlastungen in keinem Fall zu signifikanten Wirkungen führen. Da Wolgast als Mittelzentrum einen hohen Anteil an Ziel- und Quellverkehr aufweist, muss auch in Anbetracht der geannnten Bewertungsergebnisse davon ausgegangen werden, dass die Ortsumgehung nicht die Verkehrswirksamkeit erzielen würde, die ihr zugedacht war. Für Gesamtprojektkosten in Höhe von 100 Millionen Euro würde also bestenfalls nur eine suboptimale Wirkung erzeilt werden können. Kosten und Nutzen stehen in keinem vernünftigen Verhältnis.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„662	MV	B 196		OU Bergen	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Neben der Verbesserung der Verbindung des Mittelzentrums Bergen mit dem Oberzentrum Stralsund soll als Projektziel vor allem die Ortsdurchfahrt Bergen und die damit verbundenen Lärm- und Luftschadstoffimmissionen verringert werden. Die mit der Verkehrsbelastung in der Ortslage verbundenen Projektziele werden aber nach den Angaben im dazugehörigen Projektdossier eindeutig verfehlt. Laut Ergebnis der städtebaulichen Beurteilung (Modul D) hat das Vorhaben keine städtebauliche Beurteilung. Weiterhin kommen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass im Vergleich zum Bezugsfall „auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten“ zu erwarten sind. Damit wird klar herausgestellt, dass mit dem Bau der Ortsumgehung keine spürbare Entlastung der innerörtlichen Situtation erzielt werden kann. Eine Realisierung des Projekts ist vor diesm Hintergrund nicht zu verantworten. Es sind stattdessen als Alternative bestandsnahe Investitionen in die Ortsdurchfahrt vorzusehen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„645	MV	B 96		Weisdin - Warlin	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung
Das Projektziel ist nicht nachvollziehbar begründet und basiert darauf, dass durch Ausbau des gesamten Streckenzugs der B96 vom Kreuz Oranienburg (Brandenburg) bis Neubrandenburg mit Ortsumgehungen und dreistreifigen Überholabschnitten die Relation Berlin – Ostseeküste/mecklenburgische Ferienregionen beschleunigt werden soll. Dadurch wird Verkehr, der heute die Autobahnen A11/A20 bzw. A 24/A19 nutzt, auf die B96 verlagert. Durch den Ausbau und die Reisezeitverkürzungen würde die B96 mehr Verkehr in die Region ziehen. Ablesbar ist dies am erhöhten Lkw-Anteil, der von heute 8 Prozent auf 15 Prozent im Planfall ansteigen soll(s. Zählstelle Weisdin). Die Verkehrsverlagerung von Autobahnen auf Bundesstraßen ist allein ein Grund, das Vorhaben in Frage zu stellen. Zwar wird die Veränderung der Verkehrssicherheit positiv bewertet, allerdings ist fraglich, ob sich die Verlagerungseffekte vollumfänglich in der Bewertung widerspiegeln. Dies widerspricht dem übergeordneten Ziel „Verlagerung auf Teilnetze und Verkehrswege mit höherer Verkehrssicherheit“. Es wäre demnach geboten, mehr Verkehr über den östlichen und westlichen Autobahn-Streckenzug abzuwickeln, statt die Verbindung über die B96 mit hohen Investitionen zu beschleunigen. Es ist statt dessen das Schienenprojekt Ausbaustrecke Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund als Alternative vorzusehen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)415

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
“1059	**RP**	**A 060**		**AD Mainz**	**AK Mainz-S**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung**
	RP	**A 060**		**AD Mainz**	**AS Mainz-Finthen**	**E 6**	
	RP	**A 060**		**AS Mainz-Finthen**	**AK Mainz-S**	**E 6**	**“**

Wird ersetzt durch die Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
“1059	**RP**	**A 060**		**AD Mainz**	**AK Mainz-S**	**E 6[lfd. Fußnotennummer einfügen]**	**Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung**
	RP	**A 060**		**AD Mainz**	**AS Mainz-Finthen**	**E 6[lfd. Fußnotennummer einfügen]**	
	RP	**A 060**		**AS Mainz-Finthen**	**AK Mainz-S**	**E 6[lfd. Fußnotennummer einfügen]**	**“**

Es wird die nachfolgende Anmerkung als Fußnote mit laufender Nummerierung neu eingefügt:

„Als Alternative zu einem dauerhaften Ausbau ist der Ausbau auf 4+2 Streifen, die „temporäre Seitenstreifenfreigabe“ und ggf. weitere Maßnahmen zur Beseitigung der temporären Engpasssituation zu untersuchen.“

Begründung

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der Ausbau auf sechs Fahrstreifen würde würde zu massiven Schädigungen des Naturschutzgebiet „Mainzer Sand“ führen und hätte einen enormen Flächenverbrauch zur Folge. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist ein sechsspuriger Ausbau festgeschrieben, obwohl sich ein Runder Tisch der Stadt Mainz schon für eine „4+2 Lösung“, also die temporäre Freigabe des Standstreifens bei hoher Belastung, ausgesprochen hatte. Das Vorhaben wurde auch vom Land Rheinland-Pfalz nicht zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans angemeldet (BT-Drs. 18/4313). Mit einem Wert von nur 1,2 hat das Vorhaben zudem ein überdurchschnittlich schlechtes Nutzen-Kosten-Verhältnis und droht im Falle weiterer Kostensteigerungem nach BVWP-Bewertungsmethodik unwirtschaftlich zu sein. Die 4+2-Lösung ist daher vorrangig und ergebnisoffen zu prüfen und die Erweiterung auf sechs Fahrstreifen nur durchzuführen, wenn diese Prüfung unter Einbezug aller Betroffenen zu einem negativen Ergebnis führt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
"1073	**RP**	**B 010**		**Hinterweidenthal**	**Hauenstein**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
1074	**RP**	**B 010**		**Hauenstein**	**Wellbachtal (B 48)**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
1075	**RP**	**B 010**		**Wellbachtal (B 48)**	**AS Annweiler-O**	**E 4**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1076	**RP**	**B 010**		**AS Annweiler-O**	**Godramstein**	**E 4**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1077	**RP**	**B 010**		**Godramstein**	**Landau (A 65)**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf"**

entfällt

Begründung

Der Ausbau der Bundesstraße B 10 zerschneidet das UNESCO-Biosphärereservat Pfälzerwald-Nordvogesen (Lebensraum von Luchs und Wildkatze) und ist mit sehr hohen Kosten für Umwelt und Natur verbunden. Die naturschutzfachliche Betroffenheit ist wesentlich größer als im Umwelbericht angegeben und die tatsächliche Flächeninanspruchnahme um ein Vielfaches höher.

Verkehrlich ist der Ausbau auf vier Spuren nicht sinnvoll: Das im BVWP berechnete Nutzen-Kosten-Verhältnis ist mit 1,4 für Straßenprojekte besonders niedrig. Insebsondere im Planungsabschnitt Wellbachtal – Goldramstein ist mit weit höheren Kosten zu rechnen, dadurch droht der Ausbau unter die Wirtschaftlichkeitsgrenze zu fallen. Nur 30 km nördlich der B 10 verläuft die Bundesautobahn A 6, die Teil der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) ist. Mit der Ausweitung auf 4 Spuren bestünde die Gefahr, dass internationaler LKW-Transitverkehr der TEN-Achse Paris – Mannheim auf die B10 zu verlagern. Dies widerspricht dem Ziel einer Bündelung des Güterverkehrs auf leistungsstarken Hauptachsen.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1093	RP	B 051n		Westumfahrung Trier	N 2/4	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Für die B 51 – Westumfahrung Trier (Moselaufstieg) – besteht keine verkehrliche Notwendigkeit. Im Bundesverkehrswegeplan 2003 wurde sie aufgrund eines sehr niedrigen Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) nur dem Weiteren Bedarf zugeordnet. Das jetzt angegebene NKV ist nicht nachvollziehbar. Im Bundesverkehrswegeplan 2003 wurde ein hohes ökologisches Risiko festgestellt. Wie die Bundesergierung auf Anfrage der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen mitteilte (BT-Drs. 18/8630), hat sich die Beurteilung nicht geändert. In dem im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zugänglich gemachten Projektdossier wurde die Umweltbetroffenheit des Projektes fälschlicherweise als „planfestgestellt“ bezeichnet. Es liegt jedoch kein rechstgültiger Planfesstellungsbeschluss vor und darin angegebene Daten waren inkorrekt. Die damalige umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung muss vor einem neuen Planfeststellungsverfahren aktualisiert werden (BT-Drs. 18/8630). Die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Verfügung gestellten Projektdaten zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Strategischen Umwelprüfung waren darüber hinaus fehlerhaft.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)416

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
"807	**NI**	**B 247**	**N-OU Duderstadt**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
808	**NI**	**B 247**	**S-OU Duderstadt**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
1342	**TH**	**B 247**	**Ferna**	**Teistungen**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf"**

entfällt

Begründung

Im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans hatte das Gesamtprojekt ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von unter 1 und dürfte somit nicht gebaut werden. Diese Angaben wurden nachträglich geändert. Für das Vorhaben fehlt schlicht der Bedarf. Ablesbar ist dies unter anderem an der mittleren Verkehrsbelastung, die im dazugehörigen Projektdossier des ersten Entwurfs des BVWP 2030 noch mit 5.000 Kfz/24h im Bezugsfall angegeben wird (Wert wurde im 2. Entwurf nicht mehr ausgeweisen). Hier spiegelt sich auch der demographische Wandel in der Region Südniedersachsen und Nordthüringen wieder. So ist Duderstadt zwischen 2004 (22.833 Einwohner) und 2015 (21.072 Einwohner) um 7,7 Prozent geschrumpft. Die Entwicklung in Nordthüringen verläuft ähnlich bzw. noch ausgeprägter. Auch die Veränderungen im überregionalen Verkehrsnetz (Fertigstellung der A 38 in 2009, Ausbau der B 243 Nordhausen – Seesen/A 7) haben dazu beigetragen, dass das Verkehrsaufkommen seit 2004 südlich von Duderstadt stark rückläufig ist. An der Dauerzählstelle Ferna wird derzeit nur ein Verkehrsaufkommen von rund 6.500 Kfz/24h erreicht.

Rund 70 Prozent des Verkehrs in Duderstadt ist Ziel- und Quellverkehr, der nicht auf die Ortsumgehung verlagert werden kann. Das Versprechen der Entlastung ist unhaltbar – die Ortsumgehung eine teure und wirkungslose Scheinlösung. Die Ortsumgehung Ferna-Teistungen lässt sich nur zusammen mit der Ortsumgehung Duderstadt auf niedersächischer Seite realisieren, daher sind die Eckdaten zur Verkehrsentwicklung auch für den thüringischen Abschnitt relevant.

Das Vorhaben wirkt sich negativ auf Gewerbetreibende und Einzelhändler (Duderstadt) an den Ortsdurchfahrten aus.

Auch das FFH-Gebiet Ohmgebirge wird durch die Ortsumgehung Ferna-Teistungen beeinträchtigt, was sich in der festgestellten hohen Umweltbetroffenheit widerspiegelt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Nutzen-Kosten-Berechnung NKV tatsächlich unter 1

Die OU Duderstadt und Ferna-Teistungen tauchten im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans im VB auf. Das NKV wird mit 2,0 angegeben. Tatsächlich beträgt das NKV aber nur 0,87 da der Barwert des Nutzens mit 58,3 Mio. € und der Barwert der bewertungsrelevanten Kosten mit 67,0 Mio. € angegeben wird. Das Projekt ist demnach nicht bauwürdig und darf keinesfalls im VB verbleiben. Auf Nachfrage antwortete die Bundesregierung, dass das ausgewiesene Nutzen-Kosten-Verhältnis im Rahmen der laufenden Aktualisierung des BVWP 2030-Entwurfs noch „überprüft und in geeigneter Weise ergänzt bzw. berichtigt“ werde.

Im überarbeiteten Projektinformationssystem wurden im Modul A tatsächlich veränderte Nutzen- und Kostenpositionen offenbar. Die „Veränderung der Geräuschbelastung“ wird mit deutlich niedrigeren Werten angegeben (2,38 Mio. € statt vorher minus 50,481 Mio. €). Die Position „Veränderung der Reisezeit“ bleibt im Wesentlichen unverändert (Betrachtung ohne VKE 1, Nordabschnitt der OU Duderstadt, daher etwas geringere Werte). Ein Großteil (17,8 Mio. € von 46,317 Mio. € im ersten Entwurf; im zweiten Entwurf wird der Reisezeitvorteil unter einer Minute nicht mehr ausgewiesen) geht auf Reisezeitvorteile unter einer Minute zurück!

Die „Veränderung der Verkehrssicherheit“ – im ersten Entwurf noch im negativen Bereich mit minus 9,02 Mio. € angegeben – erscheint im zweiten Entwurf plötzlich mit plus 17,56 Mio. €. Rund ein Drittel des neu berechneten Nutzens soll auf die sehr zweifelhafte Nutzenkomponente „Veränderung der impliziten Nutzen“ zurückgehen.

Kurzum: Durch das Drehen an ein paar Stellschrauben in der Zeit zwischen erstem und zweitem Entwurf ergibt sich nunmehr ein bewertungsrelevanter Nutzen von 102,6 Mio. € und Kosten von 50,6 Mio. €. Das NKV beträgt nun nicht mehr 0,87, wie im ersten Entwurf (wurde aber immer falsch mit 2,0 ausgewiesen) sondern „passgenau“ tatsächlich 2,0.

Im genannten Streckenzug der B 247 ist als Alternative ein bestandsnaher Ausbau vorzusehen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)417

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
"691	NI	A 033		Osnabrück/N (A 1)	Osnabrück/Belm	N 4	Vordringlicher Bedarf"

entfällt

Begründung

Es handelt sich hierbei um ein Projekt mit einer der höchsten Flächen-Inanspruchnahmen und gleichzeitig hoher Umweltbetroffenheit. Als Alternative sind der Ausbau der A 30 und eine temporäre Freigabe der Standstreifen auf der A 30 mit Hilfe von Wechselverkehrszeichen möglich. Mit der Alternative kann flexibel auf temporäre Verkehrsspitzen reagiert werden. Außerdem wird das FFH-Gebiet Nettetal geschont und die Bewahrung des Naherholungsgebietes ermöglicht. Die Kostenersparnis könnte für Lärmschutz an der A 30, an der A 1 sowie an der B 68 aufgewendet werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
„693	NI	A 039		AS Lüneburg-N (B 216)	AS Weyhausen (B 188)	N 4	Vordringlicher Bedarf”

wird ersetzt durch die Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
„693	NI		B 4	Gifhorn (B 188)	Lüneburg (B 209)	E 2/3 + N 2/3	Vordringlicher Bedarf
			B 4	Lüneburg (B 209)	Uelzen (B 71)		
			B 4	Uelzen	Breitenhees		
			B 4	Breitenhees	Gifhorn		“

Begründung

Im Zuge der Aufstellung für den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) hat das Land Niedersachsen den Ausbau der parallel verlaufenden Bundestraße 4 als Alternative zum Neubau der A 39 angemeldet. Der Ausbau kostet mit 303 Mio. Euro weniger als ein Drittel des Autobahnneubaus, würde weit weniger Räume zerschneiden und den massiven Flächenverbrauch eindeutig begrenzen.

Obwohl die Überpüfung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gezeigt hat, dass die günstigere umweltschonende Alternative in der Bewertung deutlich besser abschneitet, hält die Bundesregierung an dem Autobahnneubau fest. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Alternative ist darüber hinaus mit 4,1 fast doppelt so hoch wie das des geplanten Autobahnneubaus und so laut BVWP-Bewertungsmethodik die gesamtwirtschaftlich sinnvollere Alternative. Hinzu kommt, dass der im BVWP angegebene Preisstand von 1.083,1 Millionen Euro (Kostenstand 1. Januar 2014) schon jetzt überholt ist und die Kosten nach einem Jahr bereits um 23 Millionen Euro (Kostenstand Mai 2015) gestiegen sind (BT-Drs. 18/5493).

Der Neubau würde nach BMVI-Angaben streng geschützte Natura-2000-Gebiete erheblich beeinträchtigen und wichtige bisher unzerschnittene sowie verkehrsarme Räume zerschneiden. Die Gesamtflächeninanspruchnahme beläuft sich auf 2 637 ha (18/5493) mit negativen Folgen für die Landwirtschaft in Niedersachsen. Allein zwischen 2007 und 2015 stiegen die Preise für die Fläche zur landwirtschaftlichen Nutzung in Niedersachsen um 116% (BT-Drs. 18/9540). Auch das Umweltbundesamt fordert die Streichung des Projektes.

Das Festhalten am Neubauvorhaben begründet die Bundesregierung insbesondere mit der erwarteten raumordnerischen Bedeutung für die A 39. In den im März zur Öffentlichkeitsbeteiligung veröffenlichten Unterlagen im Projektinformationssystem PRINS wurde für das Vorhaben nur eine mittlere Raumwirksamkeit festgestellt. Im Anschluss an die Beteiligungsphase im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung wurden die Unterlagen jedoch im laufenden Verfahren überarbeitet, die Schwellenwerte für eine „hohe“ Raumwirksamkeit herabgesenkt und der Neubau nachträglich mit einer „hohen“ Raumwirksamkeit versehen. Insgesamt wurden 41 Projekte Straßenprojekte auf diese Weise nachträglich höher bewertet.

Diese Änderung des Bewertungsmaßstabes kann jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Neubau der A 39 für das bundesweite Gesamtnetz nicht notwendig ist. Ziel intelligenter Verkehrswegeplanung muss sein, die Leistungungsfähigkeit eines bundesweit relevanten Netzes sicherzustellen, das Deutschland intelligent in Europa und das transeuropäische Kernnetz Verkehr (TEN-V) einbindet und den Verkehr auf starken Hauptachsen bündelt. Die A 39 hingegen ist nicht Bestandteil dieses Kernnetzes. Ein Autobahnneubau für mehr als 1,1 Mrd. Euro mit sehr hohen Kosten für Mensch, Natur und Umwelt außerhalb des europäischen Kernnetzes widerspricht Ziel der europäischen Verkehrspolitik und ist gesamtwirtschaftlich weder sinvoll noch begründbar.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
"714	NI	B 051		OU Bad Iburg	N 2	Vordringlicher Bedarf"

entfällt

Begründung

Die im Projektdossier angegebenen Verkehrsbelastungen entsprechen nicht mehr der Realität. Es wurden bei den Berechnungen offensichtlich die Zahlen von Durchgangs- sowie Ziel-Quell-Verkehren vertauscht. Im Effekt müsste es zu einer deutlich geringeren Entlastung durch eine Ortsumgehung kommen als erwartet und der Nutzen sich deutlich verringern. Hinzu kommt, dass der der Landesbetrieb bereits Verbesserungen vorgenommen und die Ortsdurchfahrt verkehrsgerecht umgebaut hat und der Rat der Stadt Bad Iburg die geplante Ortsumgehung ablehnt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
„761	NI	B 210		AS Riepe (A 31)	n Aurich	N 2/3	Vordringlicher Bedarf
	NI	B 072		Georgsheil (B 72)	Bangstede	N 2	
	NI	B 210		OU Aurich		N 2/3	
	NI	B 210		Aurich	Riepe (A 31)	N 3	“

entfällt.

Begründung

Der geplante Neubau der zwei- bis dreistreifigen Straße wäre mit einer sehr hohen Betroffenheit für Umwelt und Natur verbunden. Das Gesamtprojekt würde unter anderem die Westerender Ehe, ein als Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH) ausgewiesenes, wertvolles Fließgewässer, erheblich beeinträchtigen, bisher unzerschnittene Kernräume über mindestens 11 Kilometer zerschneiden und allein für den Bau der Trasse fast 100 ha Land verbrauchen. Auf die Projekteinstufung im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans haben die hohen Kosten für Umwelt und Natur jedoch für die Bundesregierung keine Rolle gespielt (BT-Drs 18/10361).

Zuzüglich der Fläche für Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen ist die Flächengesamtinanspruchnahme weitaus höher. Allein für die Teilprojekte 2 und 3 beträgt diese laut Bundesregierung ca. 177,2 ha (BT-Drs 18/10361). Für das Teilprojekt 1 kann die Bundesregeriung noch keine Angaben nennen. Bei der BVWP-Aufstellung wurde die Flächeninanspruchnahme der einzelnen Projekte und damit auch deren Auswirkungen auf die Landwirtschaft weder bei Projektauswahl noch Einstufung berücksichtigt (BT-Drs. (BT-Drs. 18/9537). Im Landkreis Aurich ist der Bodenpreis für landwirtschaftlich genutze Flächen allein von 2010 bis 2015 um 119% gestiegen. Nach Angaben der Bundesregierung wird sich der für den Bau notwendige Flächenerwerb auf die Bodenpreise auswirken (BT-Drs 18/10361).

Die Trasse verläuft durch eine Jahrhunderte alte Kulturlandschaft in Ostfriesland, die Wallhecken. Allein für Teilprojekt 2 beläuft sich der angegebene Verlust an Wallhecken auf rund 4,4 km (BT-Drs 18/10361). Der Bau steht damit im Widerspruch zu den Zielen der Förderung des Erhalts der Wallhecken durch die Europäische Union und das Land Niedersachsen.

Aufgrund des hohen Flächenverbrauchs und der massiven Nachteile für den Naturschutz fördert auch das Umweltbundesamt, das Vorhaben aus dem Gesetz zu streichen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„815	**NI**	**B 248**		**OU Brome**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf”**

entfällt.

Begründung

Für das Jahr 2030 prognostiziert die Bundesrgierung nur eine Verkehrsbelastung von 4.000 Fahrzeugen/Tag. Dennoch wurde ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 5,5 errechnet. Das Vorhaben ist weder von großräumiger Bedeutung noch von besonderer Relevanz für das Gesamtnetz. Der im Bundesverkehrswegeplan angegebene Nutzen ist daher nicht nachvollziehbar, zumal rund ein Viertel davon aufgrund kaum spürbaren Reisezeitgewinnen von weniger als einer Minute gewonnen werden soll.

Alternativen zu dem Vorhaben wurden laut Aussage der Bundesrgierung nicht überprüft (18/8848)

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)418

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
„685	NI	A 020		AD A28/A20 (Westerstede)	Hohenfelde (A 23) mit A 26	N 4	Vordringlicher Bedarf”
„1250	SH	A 020		Glückstadt (B431)	Hohenfelde (A23)	N 4	Vordringlicher Bedarf
1251	SH	A 020		Drochtersen (Trog Süd)	Glückstadt (B 431)	N 4	Vordringlicher Bedarf”

entfällt.

Begründung

Mit Kosten von mehr als 3 Mrd. Euro ist der Neubau der Autobahn A 20 eines der teuersten Verkehrsprojekte des Bundesverkehrswegeplans. Darüber hinaus gehört es auch zu den Projekten des Plans, die Mensch, Umwelt und Natur am meisten belasten würden.

Die Straße würde fast 19 000 ha verkehrsarme Naturräume zerschneiden, Wasserschutzgebiete durchfahren und Naturschutzgebiete bedrohen. Die Gesamtflächeninanspruchnahme beläuft sich auf mehr als 4220 ha (18/9205), mit negativen Folgen für die Landwirtschaft in Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Allein zwischen 2007 und 2015 stiegen die Preise für die Fläche zur landwirtschaftlichen Nutzung in Niedersachsen um 116% und in Schleswig-Holstein um 119 % (BT-Drs. 18/9540). Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur spielte der Flächenverbrauch der einzelnen Projekte für Projektauswahl und Einstufung jedoch keine Rolle (18/9537).

Aufgrund des sehr hohen Fächenverbrauchs und der Schäden für Natur und Umwelt fordert auch das Umweltbundesamt die Streichung des Projektes.

Das Festhalten am Neubauvorhaben begründet die Bundesregierung insbesondere mit der erwarteteten raumordnerischen Bedeutung der A 20. In den im März zur Öffentlichkeitsbeteiligung veröffenlichten Unterlagen im Projektinformationssystem PRINS wurde bei dem Vorhaben jedoch nur eine „mittlere“ Raumwirksamkeit festgestellt. Im Anschluss an die Beteiligungsphase im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung wurden die Unterlagen jedoch im laufenden Verfahren überarbeitet und die Schwellenwerte für eine „hohe“ Raum-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

wirksamkeit herabgesenkt und der Neubau nachträglich mit einer „hohen“ Raumwirksamkeit versehen. Insgesamt wurden 41 Projekte Straßenprojekte auf diese Weise nachträglich höher bewertet.

Diese Änderung des Bewertungsmaßstabes kann jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Neubau der A 20 für das bundesweiten Gesamtnetzes nicht notwendig ist. Ziel intelligenter Verkehrswegeplanung muss sein, die Leistungungsfähigkeit eines bundesweit relevanten Netzes sicherzustellen, dass Deutschland intelligent in Europa und das trasneuropäische Kernnetz Verkehr (TEN-V) einbindet und den Verkehr auf starken Hauptachsen bündelt. Die A 20 hingegen ist nicht Bestandteil dieses Kernnetzes. Ein Autobahnneubau für mehr als 3 Mrd. Euro mit sehr hohen Kosten für Mensch, Natur und Umwelt außerhalb des europäischen Kernnetzes widerspricht den Zielen der europäischen Verkehrspolitik und ist daher gesamtwirtschaftlich weder sinnvoll noch zu rechtfertigen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)419

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
"1258	**SH**	**A 023**		**AS Tornesch**	**AS Eidelstedt**	**E 6**	**Vordringlicher Bedarf --**

entfällt

Begründung

Das Projekt wurde vom Land Schleswig-Holstein nicht angemeldet. Die Erweiterung auf sechs Fahrstreifen ist baulich gar nicht möglich und nur auf Engpässe in der Morgenspitze zwischen 6:00-8:00 Uhr ausgerichtet. Hierfür ist jedoch auch die temporäre Freigabe der Seitenstreifen möglich, für die eine Aufnahme des Projektes in den Bundesverkehrswegeplan bzw. das Fernstraßenausbaugesetz nicht nötig ist.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)423

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1122	SL	A 001		A 1 - A 623	N 4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“

entfällt.

Begründung

Für das Projekt A 001 (Verbindung zwischen A 1 und A 623) besteht keine verkehrliche Notwendigkeit. Das jetzt angegebene Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) ist nicht nachvollziehbar. Die geplante Trasse führt durch das Naherholungsgebiet Saarbrückens, den „Urwald“. Der Eingriff in die Natur ist aufgrund der bereits bestehenden Zuwegungen nicht verhältnismäßig. Der Neubau ist weder wirtschaftlich noch ökologisch sinnvoll. Die Berechnung des NKV ist für ein Projekt solchen Ausmaßes nicht realistisch.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1130	**SL**	**B 423**		**B 423 OU Schwarzenbach und OU Schwarzenacker**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf“**

entfällt.

Begründung

Für das Vorhaben B 423 OU Schwarzenbach – und OU Schwarzenacker besteht keine verkehrliche Notwendigkeit. Das jetzt angegebene NKV ist nicht nachvollziehbar. Die Ortsumfahrung belastet mehr Menschen als sie entlang der alten Trasse zu entlasten angibt. Durch die Ortsumfahrung werden Gewerbebetriebe entlang der alten Trasse in ihrer Existenz bedroht. Die Freizeitqualität im betroffenen Gebiet nimmt ab. Die Ortsumfahrung zieht mehr Verkehr an und bringt eine geringere Lärm- und Verkehrsreduzierung in den Ortslagen, als der offiziellen Prognose zu entnehmen ist.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)426

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1188	ST	A 14		AS Dahlenwarsleben – Wittenberge (Lgr. ST/BB)	N 4	Vordringlicher Bedarf“

wird ersetzt durch:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1188	ST	B 189, B 5		Magdeburg – Wittenberge (Lgr. ST/BB)	E 2/3	Vordringlicher Bedarf“

Begründung

Durch den Bau der A 14 werden in den betreffenden Regionen keine nennenswerten positiven regionalwirtschaftlichen Effekte ausgelöst. Studien zu möglichen regionalwirtschaftlichen Effekten von Fernstraßenbau kommen gleichlautend zu einem klaren Ergebnis: Es gibt keinen signifikanten Zusammenhang zwischen neuen Autobahnen und überdurchschnittlicher regionalwirtschaftlicher Entwicklung. Das Versprechen „blühender Landschaften“ konnte in Ostdeutschland mit den neuen Autobahnen der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ jedenfalls nicht eingelöst werden. Dabei bleibt der Erkenntnisgewinn nicht auf Ostdeutschland beschränkt sondern ist auf andere Vorhaben übertragbar. Die wirtschaftliche Entwicklung ist im regionalen Maßstab vor allem durch die Nähe zu besonders leistungsstarken Metropolregionen bestimmt. Mit zunehmender Nähe zum Verdichtungskern nimmt auch die Bedeutung von verfügbaren Autobahnanschlüssen für die gemeindliche Entwicklung zu. In peripheren ländlichen Räumen wie beispielsweise der Altmark hat dagegen die Autobahnverfügbarkeit keinen erkennbaren Einfluss auf die regionalwirtschaftliche Entwicklung. Durch den Bau weiterer Autobahnen lassen sich also weder Erreichbarkeitsdefizite signifikant mindern, noch die daraus resultierenden Wachstumsschwächen beseitigen. Der Bund hätte exemplarisch zumindest einzelne Fernstraßenprojekte auf ihre Kostenentwicklung sowie die regionalwirtschaftlichen, raumordnerischen und verkehrlichen Effekte ex-post untersuchen und den Erkenntnisgewinn in den Prozess bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 einfließen lassen können.

Hochproblematisch ist der Bau der A 14 auch aus umwelt- und naturschutzfachlicher Sicht. So wird das Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe auf einer Länge von 50 Kilomtern Länge zerschnitten. Betroffen sind 19 FFH- sowei 3 Vogelschutzgebiete. Diese massiven Eingriffe in die Kulturlandschaft und in die Ag-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

rarstruktur sind in diesem Ausmaß nicht notwendig. Parallel zur geplanten Autobahn verlaufen im Bestand die Bundesstraßen B 189 und B 5, in deren Verlauf bereits überwiegend Ortsumgehungen bestehen (Stendal, Osterburg, Seehausen, Wittenberge, Perleberg, Karstädt und Grabow). Lediglich für einige kleinere Ortschaften müssten noch Ortsumgehungen gebaut werden. Mit dem Bau der A 14 hingegen würden teure völlig überdimensionierte Doppelinvestitionen getätigt. Zu besichtigen sind diese Doppelstrukturen bereits zwischen der Abzweig der A 14 von der A 24 bis Schwerin. Auf einer Länge von 12 Kliometern verläuft die A 14 mit einem Regelquerschnitt von 29,5 Metern parallel zur ehemaligen B 106, die mittlerweile zur Landesstraße abgestuft wurde. Dabei weist die Autobahn nach der Straßenverkehrszählung von 2010 mit 7.200 Kfz/24h eine niedrigere Verkehrsbelastung auf als die zur L 72 abgestufte Bundesstraße, auf der 11.300 Kfz/24h gemessen wurden. Im Ergebnis müssen zwei unterausgelastete Straßen von Bund und Land unterhalten werden.

Eine ausgebaute Bundesstraße mit wechselseitigen Überholgmöglichkeiten würde die Verkehrsbedürfnisse zwischen Magdeburg, Stendal und Schwerin in adäquater Weise befriedigen. Die Vorteile dieser Variante liegen auf dem Tisch: Die verkehrlichen Wirkungen ließen sich kostengünstiger, schneller und vor allem mit weniger Eingriffen in Natur und Landschaft erzielen. Dem Ausbau der Bundesstraßen 189 und 5 ist daher klar der Vorzug zu geben.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1190	ST	A 143		Halle/Neustadt – AD Halle N	N 4	Laufend und fest diesponiert“

entfällt.

Begründung

Für die A 143 (Westumfahrung Halle) liegt unverändert kein Planfeststellungsbeschluss vor. Vor diesem Hintergrund ist unklar, warum das Vorhaben im Entwurf des Fernstraßenausbaugesetzes als „laufend und fest disponiert“ geführt wird.

Das Vorhaben ist aus umwelt- und naturschutzfachlicher Sicht höchst umstritten. Durch die notwendige Querung der Saale entstehen eine Reihe ökologischer Konfliktpunkte (FFH-Gebiete im Saaletal und Porphyr-Kuppenlandschaft).

Das Bundesverwaltungsgericht hat in einem Klageverfahren entschieden, dass der im Mai 2005 erteilte Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig und nicht vollziehbar ist. Der Planfeststellungsbeschluss ist demnach zu ergänzen. Zu den notwendigen Ergänzungen gehören erweiterte faunistische Untersuchungen zur Ergänzung bzw. Neufassung der FFH-Verträglichkeitsprüfung sowie die Erweiterung des landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) durch sogenannte vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen nach dem Bundesnaturschutzgesetz. Das ergänzende Planfeststellungsverfahren mit Änderung und Ergänzung zum Planfeststellungsbeschluss vom 18. Mai 2005 wurde im September 2009 eingeleitet. Mittlerweile wurde 2015 die 4. Planänderung veranlasst.

Trotz der mit dem Projekt verbundenen umwelt- und naturschutzfachlichen Konflikte, hält der Bund an dem Vorhaben fest. Der Bedarf für eine Westumfahrung von Halle ist höchst zweifelhaft, da östlich von Halle bereits eine Umfahrungsmöglichkeit im Autobahnnetz besteht. Die Verkehrsprognosen belegen, dass es de facto keinen Bedarf für das Autobahnprojekt gibt. Die Grüne Landtagsfraktion von Sachsen-Anhalt hat in einem Gutachten festgestellt, dass für das Prognosejahr 2025 nur ein tatsächlicher Bedarf für 9.880 Kfz/24h nachgewiesen werden kann, was weniger als 25 % der Ursprungsprognose ist. Für diese niedrige Verkehrsbelastung ist ein vierstreifiger Autobahnquerschnitt völlig überdimensioniert. Die prognostizierten Verkehre lassen sich über das vorhandene Fernstraßennetz abwickeln.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1191	ST	B 1		OU Burg	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Bei der geplanten Ortsumfahrung Burg zeigt sich, dass die entlastende Wirkung der neuen Straße überschätzt wird. Zwar könnten Teile des Durchgangsverkehrs auf die Ortsumgehung verlagert werden, trotzdem verbleibt der nicht unerhebliche Teil des Ziel- und Quellverkehrs in der Ortslage, so dass bei der städtebaulichen Bewertung (Modul D) festgestellt wird, dass das Vorhaben nur eine geringe städtebauliche Bedeutung besitzt. Nur auf 27 Prozent Längenanteil der jetzigen Ortsdurchfahrung würden sich bei Realisierung überhaupt nennenswerte Entlastungswirkungen einstellen. Der Aufwand in Höhe von 31,4 Mio. € und der damit erzielbarer Nutzen stehen hier in keinem vernünftigen Verhältnis. Stattdessen sollte ein angemessener, kostengünstigerer und schneller realisierbarer Ausbau der bestehenden Ortsdurchfahrt weiter verfolgt werden.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass das Vorhaben vor Ort keinen Rückhalt mehr hat. Am 28. April 2016 sprach sich der Stadtrat der Stadt Burg mit klarer Mehrheit gegen den Bau der Ortsumgehung aus. Maßgeblich für das eindeutige Votum, das im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan in eine Stellungnahme der Stadt Burg eingeflossen ist, waren die negativen Auswirkungen bereits realisierter Ortsumgehungen in anderen Klein- und Mittelstädten Sachsen-Anhalts auf Gewerbe und den innerstädtischen Einzelhandel.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1217	**ST**	**B 87**		**OU Naumburg – Lgr. ST/TH**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf“**

entfällt.

Begründung

Bei dem mehr als 24 Kilometer messenden Streckenzug der B 87 im südwestlichen Sachsen-Anhalt handelt es sich um ein besonders zweifelhaftes Vorhaben, das sich in insgesamt vier Teilprojekte gliedert. Bereits planfestgestellt ist die Ortsumgehung Bad Kösen, die sich besonders negativ auf das Landschaftsbild der einmaligen Kulturlandschaft des mittleren Saaletals auswirkt. Als Kernstück der geplanten Ortsumgehung würde eine rund 1,2 Kilometer lange und bis zu 60 Meter hohe Brücke das Saaletal an einer der sensibelsten Stellen queren. Das Landschaftserlebnis mit dem heute unverstellten Blick auf die Burg Saaleck und die Rudelsburg würde gravierend beeinträchtigt. Dabei ist die verkehrliche Notwendigkeit nicht erkennbar. Die Belastungen in den Ortsdurchfahren von Bad Kösen und Naumburg sind so gering, dass kein Bedarf ableitbar ist. Der Streckenzug ist auch ein Beispiel dafür, dass großräumige Verkehre in ihrer Bedeutung überschätzt werden. Dazu heißt es im Verkehrsgutachten der Planungsunterlagen: „Die Entlastungswirkung der Neubaumaßnahme auf die innerstädtischen Bereiche der Städte Bad Kösen und Naumburg ist gering. Der Grund ist das generell geringe Verlagerungspotential in dieser Relation und der […] geringe Anteil von weiträumigem Durchgangsverkehr in beiden Städten.“[1] Die derzeitige Belastung an der Zählstelle Naumburg liegt bei insgesamt 6.957 Fahrzeugen täglich, davon lediglich 243 Lkw. Aus den aktuellen Zahlen der Verkehrsbelegung lässt sich damit kein Bedarf für eine Ortsumfahrung ableiten. Da die Region sehr stark vom demografischen Wandel betroffen ist und auch kein Verkehrszuwachs aus strukturellen Effekten erkennbar ist, stellt sich die Frage nach der langfristigen Entwicklung der Verkehrsbelastung. Selbst die mittlere Verkehrsbelastung (6.000 Kfz/24h) zeigt gegenüber heute bereits eine fallende Tendenz. Nach 2030 wird sich dieser Trend aufgrund der absehbaren demografischen Entwicklung fortsetzen. Auch das Umweltbundesamt hält die Ortsumgehung Bad Kösen/Naumburg nicht zuletzt wegen des hohen Flächenverbrauchs für verzichtbar. Als Alternative zu dem Neubauvorhaben ist daher ein bestandsnaher Ausbau des vorhandenen Straßenkörpers vorzusehen.

[1] PTV AG (2007): B 87 Ortsumgehung Bad Kösen-Naumburg, Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung. Prognose 2020, S. 13., Karlsruhe

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1221	ST	B 180		OU Oranienbaum	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Die mittlere Verkehrsbelastung auf der B 180 in Oranienbaum, die heute bereits unter 8.000 Fahrzeugen täglich mit einem Schwerverkehrsanteil von unterdurchschnittlich 7,1 Prozent liegt, fällt im angegebenen Planfall 2030 auf 5.000 Kfz/24h drastisch ab. Diese Belastung kann problemlos vom vorhandenen Straßenquerschnitt aufgenommen werden. Auch die Belastungen innerhalb der Ortslage sind weit von unzumutbaren Verhältnissen entfernt.

Zu beachten ist, dass die Region besonders stark vom demografischen Wandel betroffen ist (Bevölkerungsrückgang über 1 Prozent jährlich), so dass davon auszugehen ist, dass die Belastung von 5.000 Kfz/24h nach 2030 weiter stark abnehmen wird. Investitionen in den Neubau von Straßen sind in Regionen wie dieser schon aus heutiger Sicht Fehlinvestitionen. Es kann kein Bedarf für ein Neubauvorhaben erkannt werden. Daher ist als Alternative ein bestandsnaher Ausbau vorzusehen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1225	ST	B 180		OU Farnstädt	N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“

entfällt.

Begründung

Bei der Ortsumgehung Farnstädt wird im Planfall für das Jahr 2030 die Verkehrsbelastung nur mit 5.000 Kfz/24h angegeben. Die der B 180 in diesem Bereich zugedachte Funktion als Zubringer zur A 38 ändert nichts an den niedrigen Prognosebelastungen, die keinesfalls Neubauinvestitionen rechtfertigen. Bestehende Sicherheitsdefizite, wie die Serpentine im südlichen Abschnitt der Ortsdurchfahrt, sind mit bestandsnahen Ausbaumaßnahmen viel wirkungsvoller, kostengünstiger und schneller zu beseitigen.

Zu beachten ist, dass die Region besonders stark vom demografischen Wandel betroffen ist (Bevölkerungsrückgang über 1 Prozent jährlich), so dass davon auszugehen ist, dass die Belastung von 5.000 Kfz/24h nach 2030 weiter stark abnehmen wird. Investitionen in den Neubau von Straßen sind in Regionen wie dieser schon aus heutiger Sicht Fehlinvestitionen. Es kann kein Bedarf für ein Neubauvorhaben erkannt werden. Daher ist als Alternative ein bestandsnaher Ausbau vorzusehen.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1226	ST	B 180		OU Aschersleben Süd - Quenstedt	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Im Projektdossier wird die Bedeutung des Straßenzugs der B 180 als „wichtige Nord-Süd-Verbindungsachse“ betont. Damit wird suggeriert, es handele sich bei den in Rede stehenden Verkehren vor allem um überregionale Verkehre und mithin bei dem Projekt um ein großräumig bedeutendes Straßenbauvorhaben.

Dabei ist davon auszugehen, dass die regionalen und lokalen Verkehrsverflechtungen dominieren. Aschersleben ist Mittelzentrum und daher ist ein Großteil des Verkehrs Ziel- und Quellverkehr, der sich nicht auf eine Ortsumgehung verlagern lässt.

Die Entlastungswirkung innerörtlich soll sich zwar laut Dossier auf der vollen Länge der Ortsdurchfahrt einstellen, allerdings würden sich nur auf einer Länge von 200 Metern (10 Prozent Längenanteil) aus städtebaulicher Sicht signifikante Umgestaltungspotentiale ergeben. Die Ortsumgehung Aschersleben ist also wie andere Umgehungen auch eine teure und unwirksame Scheinlösung für den innerstädtischen (Ziel- und Quell-)Verkehr.

Zu beachten ist außerdem, dass die Region besonders stark vom demografischen Wandel betroffen ist (Bevölkerungsrückgang über 1 Prozent jährlich), so dass davon auszugehen ist, dass die prognostizierte Belastung von 7.000 Kfz/24h nach 2030 weiter stark abnehmen wird. Investitionen in den Neubau von Straßen sind in Regionen wie dieser schon aus heutiger Sicht Fehlinvestitionen. Es kann kein Bedarf für ein Neubauvorhaben erkannt werden. Daher ist als Alternative ein bestandsnaher Ausbau vorzusehen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1227	**ST**	**B 181**		**OU Zöschen-Wallendorf - Merseburg**	**N 3**	**Vordringlicher Bedarf“**

wird ersetzt durch die Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1227	**ST**	**B 181**		**OU Zöschen-Wallendorf - Merseburg**[lfd. Fußnotennummer einfügen]	**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf“**

Es wird die nachfolgende Anmerkung als Fußnote mit laufender Nummerierung neu eingefügt:

„Flächensparende Trassierung und Verzicht auf zusätzliche Saalequerung.“

Begründung

Die geplante dreistreifige Neutrassierung der B 181 zwischen Günthersdorf und Merseburg auf einer Länge von rund 12 Kilometern würde zu neuer Landschafszerschneidung, hohem Flächenverbrauch und weiteren erheblichen Umweltbeeinträchtigungen führen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in erheblichem Maße besonders fruchtbare landwirtschaftliche Nutzflächen beansprucht werden sollen. Weiterhin ist eine zusätzliche Saalequerung vorgesehen, was zur Beenträchtigungen eines FFH-Lebensraum führt.

Die Prognoseverkehrsbelastung von rund 21.000 Kfz/24h lässt Investitionen in Ortsumgehungen im Streckenzug der B 180 nachvollziehbar erscheinen. Allerdings sollte die Planung unter der Prämisse stehen, dass ortsnah und damit flächensparend trassiert wird und die bestehende Saalequerung weiter genutzt wird, so dass damit zusätzliche Belastungen vermieden werden.

Weiterhin muss unbedingt eine verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung nachgeholt werden. Für die Verbindung Halle/Merseburg – Leipzig stehen Altrnativen im Schienenpersonenverkehr zur Verfügung, die ggf. ausgebaut und im Angebot verdichtet werden können. Diese Überlegungen sind bei der Alternativenprüfung unbedingt einzubeziehen und gegeneinader abzuwägen.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1238	ST	B 187		OU Jessen - Mühlanger	N 3	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Die für die B 187 auf einer Länge von 21 Kilometern vorgesehende Neutrassierung mit einem dreistreifigen Straßenquerschnitt erscheint vor dem Hintergrund der Prognoseverkehrsbelastung von 7.000 Kfz/24h überdimensioniert. Daraus resultiert der hohe Flächenverbrauch des Vorhabens, das daher auch vom Umweltbundesamt abgelehnt wird.

Zu berücksichtigen sind langfristig die Auswirkungen des demographischen Wandels in der Region, der für die Zeit nach 2030 weiter sinkende Verkehresbelastungen erwarten lässt. Angesichts der hohen Gesamtprojektkosten von rund 50 Millionen Euro stehen Nutzen und Kosten des Vorhabens in keinem vernünftigen Verhältnis zueinander. Daher ist dem bestandsnahen Ausbau mit allenfalls kleinräumigen Umgehungen der Vorzug zu geben.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)431

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1141	SN	B 87n		Leipzig (A 14) – Löhsten (Lgr. SN/BB)	N 2/4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“

entfällt.

Begründung

Für eine neutrassierte drei- bzw. vierstreifige B 87n als West-Ost-Verbindung für überörtlichen Fernverkehr besteht kein verkehrlicher Bedarf. Die Verkehrsbelegung auf der heutigen Bundesstraße ist seit Jahren rückläufig. Mit der Umsetzung des Projekts würden zudem große Naturräume zerschnitten, wie zum Beispiel das Landschaftsschutzgebiet Parthenaue. Statt über 300 Millionen Euro für den überdimensionierten Neubau zu verbauen, sollte ein bedarfsgerechter Ausbau im Bestand realisiert werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1145	SN	B 95		OU Wiesa/Schönfeld	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Es ist kein Bedarf für das Straßenbauvorhaben erkennbar. Zwischen 2000 und 2010 hat sich die Verkehrsbelegung auf der B 95 um ca. 23% verringert. Aufgrund der demografischen Prognosen wird mit einem weiteren Bevölkerungsrückgang im Erzgebirge zu rechnen sein, was auch zu einer weiteren Verkehrsentlastung auf der B 95 führen wird. Die Ortsumfahrung Wiesa/Schönfeld ist im Gesamtprojekt B 95 zu sehen, weshalb eine Bewertung im Vordringlichen Bedarf als nicht nachvollziehbar anzusehen ist. Im nördlichen Bereich soll ein Landschaftsschutzgebiet durchfahren und eine sehr sensible Hanglage zerschnitten werden. Bei der Abwägung aller Fakten ist dieses Projekt als nicht notwendig anzusehen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1146	**SN**	**B 95**		**OU Thum/Ehrenfriedersdorf**	**N 2**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“**

entfällt.

Begründung

Es ist kein Bedarf für das Straßenbauvorhaben erkennbar. Durch die geplante Straße soll ein Landschaftsschutzgebiet südlich von Thum zerschnitten werden. Das Projekt ist im Gesamtzusammenhang der B 95 (Annaberg/Buchholz-Chemnitz) zu sehen. Zwischen 2000 und 2010 hat sich die Verkehrsbelegung auf der B 95 um ca. 23% verringert. Aufgrund der demografischen Prognosen wird mit einem weiteren Bevölkerungsrückgang im Erzgebirge zu rechnen sein, was auch zu einer weiteren Verkehrsentlastung auf der B 95 führen wird. Mit Verbesserungen im Bestand können Engstellen beseitigt werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1150	**SN**	**B 98**		**Riesa – A 13**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf“**

entfällt.

Begründung

Es ist kein Bedarf für das Straßenbauvorhaben erkennbar. Für das Gesamtprojekt wird von 7.000 Kfz/24h ausgegangen. Bei der OU Wildenhain ist mit einer sehr starken Umweltbetroffenheit zu rechnen, da ein FFH-Gebiet und ein Überschwemmungsgebiet betroffen sind. Mit einigen Verbesserungen im Bestand der B 98 können auch ohne einen Neubau Verbesserungen erzielt werden.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1154	SN	B 101		OU Wolkenstein	N 2/3	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“

entfällt.

Begründung

Durchgangsverkehr ist nur in sehr begrenztem Umfang vorhanden, da im Ort ein Lkw-Fahrverbot angeordnet wurde. Auch im Projektdossier wird deutlich, dass keine städtebauliche Bedeutung für das Projekt vorhanden ist. Der geplante umfangreiche Eingriff in die bestehenden Acker- und Grünlanschaft ist durch die sehr geringe Entlastungswirkung dieses Projekts nicht gerechtfertigt. Vor Ort hat die Ortsumgehung Wolkenstein kaum Rückendeckung, da auch hier kein Bedarf erkannt wird.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1158	SN	B 101		OU Freiberg	N 2/3	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Es ist kein Bedarf für das Straßenbauvorhaben erkennbar. Nach derzeitigen Planungen ist dieses Projekt mit 105 Mio. Euro eines der teueresten im Vordringlichen Bedarf in Sachsen. Der Planfeststellungsbeschlusses wurde erfolgreich vor dem Bundesverwaltungsgericht beklagt. Das FFH-Gebiet an der Freiberger Mulde ist direkt betroffen. Mit Umsetzung dieses Projekts würden bedeutende Wald- und Grünflächen zerstört. Vor allem die wertvollen Bestände des Hospitalwaldes würden stark beeinträchtigt, so dass auch die Naherholungsfunktion gemindert würde. Die Verkehrssituation hat sich in den letzten Jahren in Freiberg deutlich entspannt. (Verkehrsbelegung: 2005: 25.250 Kfz/24h – 16.150 Kfz/24h, 2010: 14.300 Kfz/24h – 11.300 Kfz/24h). Weiterhin ist die erhoffte Entlastungswirkung durch den großen Umwegfaktor der Umgehung anzuzweifeln. Aus diesen Gründen ist der Bau der Ortsumgehung Freiberg nicht vertretbar.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1164	**SN**	**B 156**		**OU Malschwitz/Niedergurig – (B156 (Spree)) – Abzw. Briesing**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf“**

entfällt.

Begründung

Mit der Verkehrsprognose 2030 von 4.000 Kfz/24h wird deutlich, dass diese geplante Ortsumfahrung eine der geringsten Prognoseszahlen im Gesamtplan hat. In Anbetracht der Auswirkungen des demographischen Wandels ist für den Zeitraum nach 2030 ist mit einem weiter rückläufigem Verkehrsaufkommen zu rechnen. Für eine derart niedrige Verkehrsbelegung reicht der vorhandene Straßenquerschnitt vollkommen aus. Hier stellt sich grundsätzlich die Frage, warum der Bund in diesem Netz Neubauinvestitionen übernehmen soll. Als Alternative ist ein bestandsnaher Ausbau vorzusehen. Durch die randliche Querung eines FFH-Gebiets ist mit erheblichen Beeinträchtigungen im Planungsprozess zu rechnen, weshalb diese Variante auch aus ökologischen Gründen abzulehnen ist.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1174	SN	B 95		OU Oederan	N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“

entfällt.

Begründung

Mit der Ortsumgehung sollen ca. 15 Hektar Land beansprucht werden. Die innerörtliche Verkehrsbelastung hat spürbar abgenommen. Nach dem Beteiligungsverfahren wurde diese Ortsumfahrung in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht abgestuft, was für eine fehlende Notwendigkeit spricht. Unter den Einwohnern Oederans wird die Ortsumfahrung sehr kritisch gesehen. Nach Abwägung aller Fakten, kann diese Umfahrung komplett gestrichen werden.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1176	**SN**	**B 174**	**B 107**	**Reitzenhain-AS Chemnitz-Ost**	**N 2/4**	**Vordringlicher Bedarf**
	SN	174		OU Großolbersdorf/Hohndorf	N 3	
	SN	107		Südverbund Chemnitz - Ebersdorf	N3/4	
	SN	B 107		Ebersdorf – A 4 AS Chemnitz-Ost	N 3	
	SN	B 174		Reitzenhain	N 2	

Wird ersetzt durch die Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1176	**SN**	**B 174**	**B 107**	**Reitzenhain-AS Chemnitz-Ost**	**N 2/4**	**Vordringlicher Bedarf**
	SN	174		OU Großolbersdorf/Hohndorf	N 3	
	SN	B 174		Reitzenhain	N 2	

Begründung

Es ist kein Bedarf für das gesamte Straßenbauvorhaben erkennbar. Nach aktuellen Planungen soll ein Teil des Naherholungsgebiets Zeisigwald zerschnitten werden. Damit würde das Naturschutzgebiet Zeisigwald irreparablen Schaden nehmen und auch die Erholungsfunktion gemindert. Der Abschnitt 3 soll parallel zur Staatsstraße 200 verlaufen. In den letzten Jahren gab es erhebliche Kostensteigerungen (aktuell: 111,2 Millionen Euro). Die Anbindung an die A 72 ist durch den bestehenden Südring gegeben. Mit einer optimierten Verkehrslenkung kann die bestehende Infrasturktur noch besser ausgenutzt und die Innenstadt von Chemnitz entlastet werden.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1178	SN	B 175		AS Glauchau Ost (B 93) – w Glauchau (B 175)	E 4	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Der geplante Bau beinhaltet eine Erweiterung auf vier Fahrstreifen. Dabei wird von 10.000 Kfz/24h ausgegangen, was einer Steigerung von 2.000 Kfz/24h zum Ist-Stand bedeuten würde. Die Erweiterung dient besonders dem Wirtschaftsverkehr, welcher aber auch wie bisher auf einer zweistreifigen Straße abgewickelt werden kann. Durch eine bessere Verkehrslenkung im Bestandsnetz können weitere Potenziale gehoben werden. Bei den genannten Verkehrsstärken ist ein Ausbau auf vier Fahrstreifen verzichtbar.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1181	**SN**	**B 180**		**OU Oberlungwitz**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf“**

entfällt.

Begründung

Es ist kein Bedarf für das Straßenbauvorhaben erkennbar. Mit geplanten 300 Metern hat diese Ortsumfahrung keine überregionale Bedeutung, weshalb die Einordnung in den BVWP fraglich ist. Mit prognostizierten 4.000 Kfz/24h im Planfall 2030 wird bereits deutlich, dass dieser Abschnitt selbst lokal kaum als Engpass bezeichnet werden kann. Eine ersatzlose Streichung ist ohne Probleme möglich.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)433

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
"887	**NW**	**A 044**		**Essen-Ruhralleetunnel**	**(L 925 - AS E.-Bergerhausen (A 52))"**	**N 4**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**

entfällt.

Begründung

Durch den Neubau würden deutlich mehr überregionale Verkehre in den dicht besiedelten Raum der Stadt Essen geleitet. Dadurch käme es für viele Wohnbereiche zu einer Mehrbelastung mit Lärm und Abgasen. Bereits heute ist dieser Bereich aufgrund der Schadstoffprobleme Bestandteil der Umweltzone Ruhrgebiet. Der Straßenneubau stünde im Widerspruch dazu und würde Mensch und Umwelt zusätzlich belasten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
“909	**NW**	**A 046**	**AS Hemer (B 7)**	**AS Menden (B 515)**	**N 4**	**Vordringlicher Bedarf**
948	**NW**	**B 007**	**Menden**	**Wimbern**	**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
949	**NW**	**B 007**	**Wimbern**	**Arnsberg (OU Wickede)**	**N 3**	**Vordringlicher Bedarf”**

entfällt.

Begründung

Das Projekt A 46 AS Hemer - Arnsberg in dieser Form ist nicht sinnvoll. Eine sinnvolle Alternative bietet die sogenannte Netzlösung (A46-B7-G40-NW). Als eine von wenigen Alternativen wurde diese im Aufstellungsverfahren überprüft und hat nach der Bewertungsmethodik des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur besser abgeschnitten als der geplante Neubau.

Die Analyse der Alternative ergab Kosten von 65,7 Mio. Euro und ein NKV von 6,7 (BUND). Für den im Gesetzesentwurf gelisteten Neubau werden hingegen Kosten von 510,2 Mio. Euro und ein NKV von 3,1 berechnet. Gerade aufgrund der mit dem Projekt verbundenen schweren ökologischen Eingriffe ist nicht nachvollziehbar, warum der Netzlösung bisher nicht der Vorzug gegeben wurde. Eine weitere Alternative wäre die Optimierung des bestehenden Straßennetzes, die so genannte „Null-Plus-Variante“. Zusätzlich entspräche es der Netzlösung, die Obere Ruhrtalbahn auszubauen und die Oesetalbahn zu reaktivieren. Dabei bliebe dann auch das ökologisch höchst wertvolle Naherholungsgebiet "Waldemei" vollständig erhalten. Die Netzlösung ist daher ergebnisoffen und im Dialogverfahren zu prüfen.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
"916	**NW**	**A 052**	**AD Essen-Ost (A 40)**	**AK Essen-Nord (A 42)**		**N 6**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht"**

entfällt.

Begründung

Das Projekt wird abgelehnt, unter anderem weil große Abschnitte des Neubauvorhabens nicht unterirdisch geführt werden können. Durch den Bau würden deutlich mehr überregionale Verkehre in den dicht besiedelten Raum der Stadt Essen geleitet, wodurch es für große Wohnbereiche zu einer Mehrbelastung mit Lärm und Abgasen käme. Bereits heute ist dieser Bereich aufgrund der Schadstoffprobleme Bestandteil der Umweltzone Ruhrgebiet. Der Neubau stünde dazu in direktem Widerspruch und würde Mensch und Umwelt zusätzlich belasten. Durch die Zerschneidung des Stadtgebietes käme es zudem zu erheblichen negativen städtebaulichen Effekten (Verlust von Wegebeziehungen, Beeinträchtigung von Grün- und Freiflächen und Waldgebieten), die jedoch laut BVWP-Bewertung gar nicht bewertungsrelevant sein sollen. Die Nicht-Einbeziehung der negativen städtebaulichen Effekte stellt einen erheblichen Fehler in der Bewertung des Projektes dar. Von Bürgerinnen und Bürgern vorgebrachte verkehrsträgerübergreifende Alternativen sind nicht ausreichend berücksichtigt worden.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
"946	**NW**	**B 001 B 066**	**Horn/ Bad Meinberg**	**Barntrup**		**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**
	NW	B 001	OU Blomberg/Herrentrup			N 2	
	NW	B 001	OU Blomberg/Istrup			N 3	
	NW	B 066	Blomberg/Großenmarpe	Barntrup (B 66)		N 2"	

entfällt.

Begründung

OU Herrentrup: Die derzeitigen (5.800 Kfz pro Tag in der Ortsdurchfahrt) und die prognostizierten Verkehrsbelastungen (5.000 Kfz pro Tag auf der Ortsumfahrung, 2.000 Kfz pro Tag in der Ortsdurchfart) lassen die Notwendigkeit einer Ortsumgehung sehr zweifelhaft erscheinen. Eine „mittlere" Umweltbetroffenheit ist angesichts der Eingriffe in Landschaftsschutzund Wasserschutzgebiete zu gering eingeschätzt. Für einen Teil der Bewohner würde sich durch die Verlagerung von Verkehren eine Belastung ergeben.

OU Istrup: Die prognostizierten Verkehrsbelastungen auf der OU mit 12.000 Kfz pro Tag sind angesichts der Belastungsprognose für den gesamten Bereich und der derzeitigen Verkehrszahlen zweifelhaft. Der beabsichtigte Ausbau als dreispurige Umfahrung wäre auch deshalb erneut zu überprüfen und ggf. eine niedrigere Entwurfsklasse zu wählen. Dies gilt auch deshalb, weil der Bundesverkehrswegeplan selbst eine „hohe" Umweltbetroffenheit attestiert.

Auch das Umweltbundesamt fordert die Streichung des Projekts aus Gründen des Natur- und Flächenschutzes.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
"952	**NW**	**B 008**	**Dinslaken (A 59)**	**Wesel (B 58)**	**N 2/4**	**Vordringlicher Bedarf**
	NW	B 008	Dinslaken (A 59)	Friedrichsfeld (K 12)	N 2	
	NW	B 008	Friedrichsfeld (K 12)	Wesel (B 58)	N 4"	

entfällt.

Begründung

Durch das Projekt käme es zur Belastung bestimmter Wohnsiedlungen im Bereich Voerde mit zusätzlichem Lärm und Schadstoffen. Bei der Strecke könnte es sich weiterhin um eine Lkw-Maut-Ausweichstrecke zur A 3 handeln. Die geplante Mautausweitung für alle Bundesstraßen hätte dann Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung. Die Verkehrsprognose des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für das Jahr 2030 berücksichtigt diese jedoch bisher nicht. Die B 8 ist ein weiteres Beispiel dafür, dass der Bundesverkehrswegeplan Projekte nur isoliert betrachtet und nicht deren Netzwirkung. Der im Gesetzesentwurf ebenfalls geplante Ausbau der A 3 müsste als gesetzt in die Analyse des Planfalls 2030 übernommen werden, da über den Ausbau Verkehre auch verstärkt über die bestehende Autobahn abgewickelt werden könnten. Angesichts der Betroffenheit von Naturschutz- und Überschwemmungsgebieten in der als Bewertungsgrundlage gewählten Trassenführung muss auch die Feststellung einer „geringen" Umweltbetroffenheit hinterfragt werden. Die festgestellte „hohe" städtebauliche Bedeutung lässt außer Acht, dass ggf. auch Wohnbereiche von der Trassenführung betroffen sein könnten.Auch das Umweltbundesamt fordert die Streichung des Projekts aus Gründen des Natur- und Flächenschutzes.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
"953	NW	B 008	OU	Hennef/Uckerath	N 3	Vordringlicher Bedarf"

entfällt.

Begründung

Eine besondere Relevanz für die Verkehrsbelastung im Ort hat der Lkw-Verkehr. Bei dieser Strecke handelt es sich jedoch um eine Lkw-Maut-Ausweichstrecke zur A 3. Die geplante Erweiterung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 7,5 t sowie die ab 2018 vorgesehene Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen wurden jedoch bei der dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegenden Verkehrsprognose für das Jahr 2030 bisher nicht berücksichtigt. Der Lkw-Verkehr auf Bundesstraßen, die bisher als Mautausweichstrecken dienen, wird so für das Jahr 2030 systematisch überschätzt. Die als „hoch" angegebene städtebauliche Bedeutung wäre dahingehend zu modifizieren, dass das Verkehrsprojekt nicht nur zu Entlastungen, sondern in Teilen des Ortes Uckerath zu einer Mehrbelastung mit Lärm und Schadstoffen führen würde. Dies führt gemeinsam mit der „hohen" Umweltbetroffenheit (FFH, Naturschutz und Landschaftsschutzgebiete) dazu, dass für eine Lösung der Verkehrsprobleme vor Ort dringend Alternativen geprüft werden müssen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
"954	NW	B 009	Westtangente	Krefeld	(B 57 - B 9)	N 2	Vordringlicher Bedarf"

entfällt.

Begründung

Bei dieser Strecke könnte es sich um eine Lkw-Maut-Ausweichstrecke zur A 57 handeln. Die geplante Erweiterung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 7,5 t sowie die ab 2018 vorgesehenen Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen wurden jedoch bei der dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegenden Verkehrsprognose für das Jahr 2030 bisher nicht berücksichtigt. Der Lkw-Verkehr auf Bundesstraßen, die bisher als Mautausweichstrecken dienen, wird so für das Jahr 2030 systematisch überschätzt.

Gemäß der Prognosen für den Planfall würde die A 57 im Bereich Krefeld entlastet. Diese soll jedoch laut Gesetzesentwurf ebenfalls ausgebaut werden (VB-Engpassbeseitigung). Der Neubau der Westtangente Krefeld würde daher dem verkehrspolitischen Ziel widersprechen, insbesondere den Güterverkehr auf leistungsfähigen Hauptachsen zu bündeln.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass nicht die in der Nutzen-Kosten-Analyse dargestellten Reisezeitvorteile erreicht werden. Die Strecke führt zudem größtenteils entlang eines Siedlungsrandes (Landschaftsschutzgebiet) und würde größere Wohnbereiche deutlich mit Verkehrslärm und Schadstoffen belasten. Die betroffene Stadt Tönisvorst lehnt das Projekt vor allem aus diesen Gründen bereits ab. Auch die Stadt Krefeld fordert eine erneute Prüfung der getroffenen Annahmen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
„959	NW	B 054		OU Kierspe	(Lausebergaufstieg)	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Die Maßnahme betrifft Überschwemmungs-, Landschaftsschutz- und Naturschutzgebiete. Die prognostizierte Verkehrsbelastung ist mit 10.000 Kfz nicht übermäßig hoch. Der geplante Ausbau der nahen A 45 im Vordringlichen Bedarf des Gesetzentwurfes muss in die Bewertung miteinbezogen werden statt das Projekt nur isoliert zu betrachten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
"973	**NW**	**B 056**	**Jülich**	**AS Düren (A 4)**	**E 4**	**Vordringlicher Bedarf"**

entfällt.

Begründung

Hier handelt es sich zum Teil um eine Mautausweichstrecke. Die geplante Erweiterung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 7,5 t sowie die ab 2018 vorgesehenen Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen wurden jedoch bei der dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zugrunde liegenden Verkehrsprognose für das Jahr 2030 bisher nicht berücksichtigt. Der Lkw-Verkehr auf Bundesstraßen, die bisher als Mautausweichstrecken dienen, wird so für das Jahr 2030 systematisch überschätzt.

Das Vorhaben ist selbst nach BVWP-Methodik nicht von großräumiger Bedeutung und hat damit keine besondere Netzrelevanz (Verbindungsfunktionsstufe weder 0 noch 1).

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
"977	**NW**	**B 056**	**Bonn/Hardtberg**	**Birlinghoven/Dambroich**	**N 4**	**Weiterer Bedarf mit Planungrecht**
	NW	B 056	AS Hardtberg (A 565)	Bonn (B 9)	N 4	
	NW	B 056	Bonn/O (A 59)	Birlinghoven/Dambroich	N 4	"

entfällt.

Begründung

Der Neubau des Ennertaufstieg und der Venusbergtunnel (Südtangente Bonn) ist weder gesamtwirtschaftlich sinnvoll noch besteht eine verkehrliche Notwendigkeit. Die uralten Pläne wurden daher bereits im Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP 2003) aussortiert. Das Land Nordrhein-Westfalen hat es folgerichtig auch nicht zum neuen BVWP angemeldet und auch in der Region wird das Vorhaben in großen Teilen abgelehnt.

Der Neubau des Großprojektes bedroht wertvolle ökologische Bereiche: Die Straße führt durch das Waldgebiet Siebengebirge, das als FFH- und Vogelschutzgebiet ausgewiesen ist. Im Projektinformationssystem PRINS heißt es „Wegen der direkten Flächeninanspruchnahme sind erhebliche Beeinträchtigungen für alle drei Gebiete wahrscheinlich". Die Umweltbelastung musste von Seiten der Bundesregierung nach Überarbeitung des Plans als „hoch" eingestuft werden. Da das Umweltkriterium de facto keinerlei Auswirkungen auf die Einstufung von Projekten hat, wäre es richtig gewesen, das Vorhaben ganz zu streichen. Trotz der hohen Umweltbelastung hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) keine Alternative ernsthaft geprüft. Auf unsere Anfrage Der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bestätigte die Bundesregierung, dass auch der Ausbau der ebenfalls im BVWP enthaltenen A 565 nicht als Alternative geprüft wurde (BT-Drs. 18/6654). Zwischen Bonn und Köln würde die Südtangente zur fünften Ost-West-Fernstraßen-Verbindung auf 40 km führen. Selbst die BMVI-eigene Bewertung schreibt dem fast 700 Mio. Euro teuren Vorhaben keine großräumige Bedeutung zu (sogenannte Verbindungsfunktionsstufe weder 0 noch 1). Die Mobilitätsstudie für den südlichen Rhein-Sieg-Kreis und Bonn aus dem Jahr 2011 zeigt die bessere Lösung im Vergleich zur Südtangente durch kleinere Maßnahmen im Straßenraum und Verbesserungen des ÖPNV ganz ohne Neubau durch das Siebengebirge. Seit 2011 gab es außerdem deutliche Verbesserungen im ÖPNV (S23, RB 48, RX Dortmund-Bonn). Die nun vorgenommene Einstufung in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht ist daher nicht zu rechtfertigen. Die Planungen für das teure Projekt müssen endgültig aufgegeben werden.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„985	NW	B 058		OU Ahlen	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Das Projekt ist gesamtwirtschaftlich nicht sinnvoll. Es fehlt an einer Netzbetrachtung für den Gesamtbereich Bielefeld – Münster mit Einbeziehung von ebenfalls im Gesetzesentwurf vorgesehenen Maßnahmen an der B 51, B 64 und der B 513. Stattdessen wurde das Projekt nur isoliert betrachtet und bewertet. Die prognostizierte Verkehrsbelastung der Ortsumfahrung unter 10.000 Kfz pro Tag rechtfertigt dieses Projekt nicht. Hier könnte es sich zudem um eine Mautausweichstrecke handeln. Die geplante Erweiterung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 7,5 t sowie die ab 2018 vorgesehenen Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen wurden jedoch bei der dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zugrunde liegenden Verkehrsprognose für das Jahr 2030 bisher nicht berücksichtigt. Der Lkw-Verkehr auf Bundesstraßen, die bisher als Mautausweichstrecken dienen, wird so für das Jahr 2030 systematisch überschätzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
"988	**NW**	**B 061**	**Rheda-Wiedenbrück**	**Bielefeld/Ummeln**	**E 4**	**Vordringlicher**	**Bedarf**
	NW	B 061	Rheda-Wiedenbrück (A	Gütersloh	E 4		
	NW	B 061	Gütersloh	Bielefeld/Ummeln	E 4		
989	**NW**	**B 061**	**Bad Oeynhausen**	**Dehme (Vorm Berg)**	**N 2**	**Weiterer**	**Bedarf"**

entfällt.

Begründung

Bei dieser Strecke könnte es sich um eine Lkw-Maut-Ausweichstrecke zur A 2 handeln. Die geplante Erweiterung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 7,5 t sowie die ab 2018 vorgesehenen Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen wurden jedoch bei der dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zugrunde liegenden Verkehrsprognose für das Jahr 2030 bisher nicht berücksichtigt. Der Lkw-Verkehr auf Bundesstraßen, die bisher als Mautausweichstrecken dienen, wird so für das Jahr 2030 systematisch überschätzt.

Trotz des Ausbaus käme es im innerstädtischen Bereich Gütersloh gemäß der Analyse des Ministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur nur zu sehr geringen Mehrbelastungen. Dies ist anzuzweifeln. Hier ist eher zu erwarten, dass die Maßnahme – bei beschränkten Kapazitäten – zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens im innerstädtischen Bereich und damit einer Zunahme der Belastung der Wohngebiete durch Lärm und Schadstoffen führen könnte. Dies scheint nicht Gegenstand der Analyse des Projekts gewesen zu sein.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23.November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
“993	**NW**	**B 064**	**B 051**	**Münster**	**Rheda-Wiedenbrück (B 481-A 2)**	**N 3+E 4**	**Vordringlicher Bedarf**
956	**NW**	**B 051**		**OU Bergisch-Born (B 51)**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf**
	NW	B 051		Münster (B 481)	ö Münster/Handorf	E 4	
	NW	B 051		ö Münster/Handorf	Telgte	E 4	
	NW	B 064		OU Warendorf		N 3	
	NW	B 064		OU Beelen		N 3	
	NW	B 064		OU Herzebrock/Clarholz		N 3	“

entfällt.

Begründung

Die angegebene Projektbezeichnung mit der laufenden Nummer 956 „OU Bergisch Born (B 51)“ ist falsch. Bei dem hier angegebenen Projekt 956 mit den Teilprojekten Münster (B 481), ö Münster/Handorf, OU Warendorf, OU Beelen, OU Herzebrock/Clarholz handelt es sich eigentlich um das Projekt mit der Bezeichnung, B 64 Münster - Rheda-Wiedenbrück (B 481-A 2), lfd. Nr. 993.

Für das Gesamtprojekt im Zuge der B 64 besteht kein Bedarf. Die Pläne für die Ortsumfahrungen Warendorf, Herzebrock und Beelen sind mit drei Fahrstreifen vollkommen überdimensioniert und gleichen eher einer neuen Schnellstraße. Der Neubau ist mit teilweise erheblichen ökologischen Eingriffen in Fauna-Flora-Habitat-Gebieten, Feuchtlebensräume und Waldgebiet verbunden und hätte einen sehr hohen Flächenverbrauch zur Folge. Die Umsetzung des Projektes hätte allein für den Bau der Trasse einen direkten Flächenverbrauch von 86,4 ha zur Folge mit negativen Auswirkungen für die Landwirtschaft vor Ort. Die Fläche für Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen ist in der Angabe der Bundesregierung noch nicht berücksichtigt (BT-Drs. 18/9540). Die Gesamtflächeninanspruchnahme wäre daher um ein Vielfaches höher. Der Flächenverbrauch der einzelnen Projekte hat im Aufstellungsverfahren im Widerspruch zu den Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung bei Projekteinstufung und –auswahl keine Rolle gespielt (BT-Drs. 18/9537).Vor Ort gibt es daher auch seitens der Landwirtschaft massiven Widerstand gegen das Vorhaben.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die Ortsumfahrungen um Herzebrock und Beelen hatte das Land Nordrhein-Westfalen schon in der eigenen Prioritätenliste zurückgestellt. Völlig unklar ist, wieso das BMVI die drei Vorhaben zusammengefasst mit zwei weiteren Vorhaben bewertet hat und so nun keine individuelle Bewertung für die Einzelvorhaben vorliegt. Die Betrachtung von insgesamt fünf Einzelprojekten unter dem Gesamtprojekt im Zuge der B 64 ist nicht sachgerecht. Zumindest für die beiden B51-Projekte und die B64-Projekte wäre eine getrennte Analyse notwendig. Für die Entlastung Warendorfs müsste eine kostengünstigere Alternative zu dem überdimensionierten Vorhaben geprüft werden, die Mensch und Umwelt tatsächlich entlastet.

Es fehlt eine Netzbetrachtung für den Gesamtbereich Bielefeld – Münster mit Einbeziehung der zwar im Bedarfsplan, aber nicht im Planfall unterstellten Maßnahmen an der B 58 und der B 513. Die Prognose für den Planfall 2030 geht für den Gesamtzug auch auf der Bestandsstrecke abschnittsweise von Erhöhungen der durchschnitllichen täglichen Verkehrsbelastung um bis zu 9.000 Kfz aus. Im Vergleich zum Bezugsfall (ohne Projekt) wäre das eine Steigerung um 100 %. Auch die Optimierungen an der parallel verlaufenden Bahnstrecke Münster-Rheda hätten als verkehrsträgerübergreifende Alternative gemäß der Vorgaben der Strategischen Umweltprüfung geprüft werden müssen, darunter z.B. die Beseitigung von 60 ungesicherten Bahnübergängen, dadurch entstünde die Möglichkeit eines halbstündigen Taktes zwischen Münster und Bielefeld.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
"995	**NW**	**B 065**	**Stirpe-Ölingen (B 51)**	**Bad Nenndorf (A 2)**		**N 2/3**	**Vordringlicher Bedarf**
	NW	B 065	Pr.Oldendorf	Lübbecke (B 239)		N 2	
	NW	B 065	Lübbecke (B 239)	Hille/Eickhorst (L 803)		N 2	
	NW	B 065	OU Minden	(Stadtgrenze-Erbeweg)		N 3	"

entfällt.

Begründung

Bei den Teilprojekten 2 und 3 gibt es eine große Betroffenheit von Landschafts- und Wasserschutzgebieten. Die prognostizierte Verkehrsmenge für 2030 von 10.000 Kfz pro Tag scheint im Gegensatz zur aktuellen Belastung (teilweise nur 5.000 pro Tag) zwar höher, rechtfertigt aber die Kette von Ortsumfahrungen und die damit verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft nicht. Bei dieser Strecke könnte es sich weiterhin um eine Lkw-Maut-Ausweichstrecke zur A30 handeln. Die geplante Erweiterung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 7,5 sowie die ab 2018 vorgesehenen Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen wurden jedoch bei der dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zugrunde liegenden Verkehrsprognose für das Jahr 2030 bisher nicht berücksichtigt. Der Lkw-Verkehr auf Bundesstraßen, die bisher als Mautausweichstrecken dienen, wird so für das Jahr 2030 systematisch überschätzt. Auch das Umweltbundesamt fordert aus Gründen des Natur- und Flächenschutzes die Streichung des Projektes.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
“996	**NW**	**B 066**		**Lage**	**Lage - Lemgo (B 238a - B 238n)**	**N 3**	**Weiterer Bedarf**
1017	**NW**	**B 239**		**Lage**	**Herford/Bad Salzuflen (A 2)**	**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
	NW	**B 239**		**OU Lage**	**(B239 S - B239 N)**	**N 3**	
	NW	**B 239**		**Lage (B 239 N)**	**Bad Salzuflen/Schötmar (L712)**	**N 3**	
	NW	**B 239**		**Bad Salzuflen**	**(L 712 - K 4)**	**N 3**	
	NW	**B 239**		**Bad Salzuflen (K 4)**	**Herford (A 2)**	**N 3**	
1019	**NW**	**B 239**		**S-OU Lage**	**(B 66-B 239 S)**	**N 3**	**Vordringlicher Bedarf”**

entfällt.

Begründung

Die Projekte werden abgelehnt. Die Vorhaben sind vor Ort umstritten. Sie tangieren Natur-, Landschaftsschutz- und Überschwemmungsgebiete. Die gewählte Realisierung als dreistreifiger Neubau erscheint außerdem verkehrlich fraglich.

Laut Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 sind über 500 neue Ortsumfahrungen mit vorhergesagten Kosten von mehr als 12,6 Mrd. Euro vordringlich. Die Bewertung der Ortsumfahrung Lage zeigt die ganze Absurdität der BVWP-Bewertung und die hauptsächlich isolierte Betrachtung von Einzelprojekten und das Fehlen eines echten Netzdenkens. Statt zu fragen, wie ein Verkehrsproblem gelöst werden kann, werden einzelne Projektwünsche gesammelt und nur für sich betrachtet. Die Umfahrung des Ortes Lage ist deshalb

gleich zweifach im BVWP enthalten. Zumindest über eine Strecke von 3,9 km ist der Verlauf identisch und dennoch unabhängig voneinander bewertet und in den Plan eingestellt: Bei dem Abschnitt „S-OU Lage (B 66 – B 239 S)“ handelt es sich laut Anmeldung des Landes Nordrhein-Westfalen eigentlich um einen Teilabschnitt des Vorhabens „OU Lage (B 239 S – B 239 N)“. Jedoch wurde bereits im Entwurf des BVWP 2030 für beide Straßenneubauprojekte, also sowohl die „OU Lage“ wie auch die „S-OU Lage“, unabhängig voneinander ein Vordringlicher Bedarf festgelegt. Für beide Maßnahmen wurden außerdem positive Nutzen-Kosten-Verhältnisse angegeben. Auch im Beschluss der Bundesregierung zum neuen BVWP 2030 finden sich beide Maßnahmen unabhängig voneinander im Vordringlichen Bedarf und fließen mit ihren jeweiligen Kosten in das Gesamtvolumen ein. Die Bedarfsfeststellung für zwei identisch verlaufende Straßen, ohne dass irgendeine Beeinträchtigung oder Wechselwirkung in Bezug auf den verkehrlichen Nutzen festgestellt wurde, wirft die Frage auf, ob die angewandte BVWP-Bewertungsmethodik und die isolierte Betrachtung der Nutzen-Kosten-Analysen von Einzelprojekten überhaupt dazu geeignet sind, die Netzwirksamkeit von Verkehrsprojekten angemessen darzustellen und zu bewerten. Die Behandlung der Ortsumfahrung im BVWP zeigt weiterhin, dass das BMVI die Öffentlichkeitsbeteiligung nicht ernst nimmt. In der Antwort auf eine Kleine Anfrage hierzu (18/9744) schrieb die Bundesregierung, dass im Rahmen der Beteiligung niemand darauf hingewiesen hätte, dass die Straße zweimal vorkommt. Die Grüne Landtagsfraktion NRW hat dies in ihrer Stellungnahme aber ausdrücklich erwähnt. Das zeigt, wie schlecht die Öffentlichkeitsbeteiligung beim BVWP funktioniert hat.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
"997	**NW**	**B 066**		**Bielefeld**	**N 4**	**Weiterer Bedarf"**

entfällt.

Begründung

Das Projekt führt zur erheblichen Belastung bislang unbelasteter Wohngebiete und Grünflächen im Stadtgebiet Bielefeld. Vor diesem Hintergrund ist die städtebauliche Bewertung des Projekts nicht nachvollziehbar. Gemäß Planfallanalys (Vohersage mit umgesetzem Projekt) soll die Verkehrsbelastung auf der neuen B 66 für das Jahr 2030 ca. 40.000 Kfz pro Tag betragen, auf der bestehenden B 61 jedoch nur um rund 15.000 Kfz pro Tag zurückgehen. Zudem werden weitere Lkw-Verkehre prognostiziert.

Auch unter Einbeziehung weiterer Entlastungen führt die Maßnahme insgesamt zu einer erheblichen Zunahme des Verkehrsaufkommens im innerstädtischen Bereich Bielefelds mit den entsprechenden negativen Folgewirkungen für Lärm- und Schadstoffemmissionen.

In Teilen sind Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete vom Neubau betroffen, weshalb die festgestellte „geringe" Umweltbetroffenheit anzuzweifeln ist.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
"1007	**NW**	**B 221**	**OU Unterbruch**		**N 2**	**Vordringlicher**	**Bedarf"**

entfällt.

Begründung

Durch den Bau würden diverse Wohngebiete mit zusätzlichem Lärm und Schadstoffen belastet. Die Analyse der Verkehrsflüsse im Bundesverkehrswegeplan ist fehlerhaft, da die im Bau befindliche B 221 OU Wassenberg nicht in die Analyse des Planfalls 2030 (Vorhersage mit umgesetzem Projekt) übernommen wurde. Ebenso hätte die im Bau befindliche L 117n einbezogen werden sollen. Die verkehrliche Notwendigkeit der OU Unterbruch sinkt durch Berücksichtigung dieser Alternativen deutlich. Bei dieser Strecke könnte es sich um eine Lkw-Maut-Ausweichstrecke zur A 46 handeln. Die geplante Erweiterung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 7,5 t sowie die ab 2018 vorgesehene Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen wurden jedoch bei der dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zugrunde liegenden Verkehrsprognose für das Jahr 2030 bisher nicht berücksichtigt. Der Lkw-Verkehr auf Bundesstraßen, die bisher als Mautausweichstrecken dienen, wird so für das Jahr 2030 systematisch überschätzt.

Von der Planung sind Überschwemmungsbereiche sowie Landschaftsschutzgebiete betroffen. Die Feststellung einer „geringen" Umweltbetroffenheit ist daher anzuzweifeln.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
"1010	**NW**	**B 225**	**OU Alt-Marl**		**N 2**	**Vordringlicher**	**Bedarf"**

entfällt.

Begründung

Das Projekt ist gesamtwirtschaftlich nicht sinnvoll. Die im Planfall, also bei Umsetzung des Projektes, prognostizierte Verkehrsbelastung von nur 6.000 Kfz pro Tag für das Jahr 2030 rechtfertigt die Einstufung nicht. Aktuell liegt die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung auf Bundesstraßen im Durchschnitt bei fast 10.000 Fahrzeugen pro Tag. Die Darstellung, das Projekt habe eine „geringe" Umweltbetroffenheit ist anzuzweifeln, da die als Bewertungsgrundlage gewählte Linie komplett durch ein Landschaftsschutzgebiet verläuft.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
“1011	**NW**	**B 229**	**OU Neuenrade**		**N 2**	**Vordringlicher**	**Bedarf**
1012	**NW**	**B 229**	**OU Balve**		**N 2**	**Vordringlicher**	**Bedarf”**

entfällt.

Begründung

OU Neuenrade: Eine „geringe“ Umweltbetroffenheit erscheint angesichts der Eingriffe in Landschaftsschutzgebiet und Wald als zu gering eingestuft. Weiter sollte die städtebauliche Bewertung dahingehend überprüft werden, ob es durch das Projekt nicht auch zu neuen Belastungseffekten in Wohngebieten kommen kann.

OU Balve: Die Straße würde in großen Teilen im Landschaftsschutzgebiet verlaufen. Die prognostizierte Verkehrsbelastung von 10.000 Kfz pro Tag für das Jahr 2030 wäre für eine Ortsumgehung nicht sehr hoch. Auch vor Ort bestehen massive Zweifel an der Sinnhaftigkeit des Projekts und damit auch an der prognostizierten Entlastungswirkung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
“1016	**NW**	**B 238**		**Lemgo**	**Bad Eilsen (B 66 - A 2)**	**N 2/4**	**Vordringlicher Bedarf**
	NW	B 238		OU Lemgo	(L 712 - B 238 alt)	N 2	
	NW	B 238		OU Kalletal/Hohenhausen		N 2”	

entfällt.

Begründung

Das Vorhaben ist vor Ort sehr umstritten und gesamtwirtschaftlich nicht sinnvoll. Der Abschnitt zwischen L 712 und L 958 würde einen erheblichen Eingriff ins Ilsetal bedeuten. Trotz massivem ökologischen Eingriff in Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete sowie Überschwemmungsgebiete wird lediglich eine „geringe“ Umweltbetroffenheit attestiert. Die städtebauliche Beurteilung ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) nur einseitig bewertet, da die negativen Effekte in den nördlichen Wohngebieten in Lemgo nicht berücksichtigt werden. Das Projekt ist selbst laut BVWP nicht von großräumiger Bedeutung und damit ohne Wirkung für das übergreifende Gesamtnetz.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
"1018	**NW**	**B 239**	**Herford-Kirchlengern**	**(w L 545 - L 782)**		**N 2**	**Vordringlicher Bedarf"**

entfällt

Begründung

Der geplante Neubau ist aufgrund der Nähe zur Werre (Landschaftsschutz / Überschwemmungsgebiet) problematisch und mit hohen Kosten für Natur und Umwelt verbunden. Es wurde auch eine Tunnelvariante gemeldet. Unklar ist, warum diese Variante nicht als Bewertungsgrundlage gewählt wurde.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
"1041	**NW**	**B 483**	**OU Schwelm**		**N 2**	**Vordringlicher**	**Bedarf"**

entfällt.

Begründung

Die Umsetzung des Neubaus würde zu einer zusätzlichen Belastung von Wohn- sowie Naherholungsgebieten mit Lärm und Schadstoffen führen und widerspricht damit dem Ziel, Mensch und Umwelt zu entlasten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
"1042	**NW**	**B 484**		**OU Overath**	**N 2/3**	**Weiterer Bedarf"**

entfällt.

Begründung

Die Feststellung einer „mittleren" Umweltbetroffenheit ist angesichts der Führung durch Überschwemmungs-, Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete anzuzweifeln. Die alternative Prüfung eines Tunnels wird im Projektdossier nicht vollständig dargelegt. Bei dieser Strecke handelt es sich um eine Lkw-Maut-Ausweichstrecke zur A 3 / A 4. Die geplante Erweiterung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 7,5 t sowie die ab 2018 vorgesehenen Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen wurden jedoch bei der dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zugrunde liegenden Verkehrsprognose für das Jahr 2030 bisher nicht berücksichtigt. Der Lkw-Verkehr auf Bundesstraßen, die bisher als Mautausweichstrecken dienen, wird so für das Jahr 2030 systematisch überschätzt.

Der im Gesetzesentwurf ebenfalls enthaltene Ausbau der A 3 zwischen AS Königsfort und AD Heumar (VB-E) sowie der Ausbau der A 4 zwischen AK Köln Ost und AS Moitzfeld (VB-E) muss daher bei der Betrachtung als gesetzt einbezogen werden und macht den Bau der Ortsumfahrung obsolet.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
"1043	**NW**	**B 508n**	**Schameder**	**Frankenberg**		**N 3**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1044	**NW**	**B 508n**	**T-OU Kreuztal**	**(Querspange)**		**N 3**	**Vordringlicher Bedarf**
1045	**NW**	**B 508n**	**OU Kreuztal-Ferndorf**			**N 2/3**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**
1046	**NW**	**B 508n**	**OU Hilchenbach**			**N 2/3**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht"**

entfällt.

Begründung

Das Gesamtprojekt im Zuge der B 508 ist gesamtwirtschaftlich so nicht sinnvoll. Die im Gesetzesentwurf enthaltene Dimensionierung mit dem Ausbau auf drei Spuren ist nicht angemessen. Die Querspange B508n Kreuztal bedeutet als dreispuriger Neubau Ausgaben von 12 Mio. Euro pro Kilometer bei einer offenen Streckenführung ohne Tunnel.
Die Straße soll durch bisher unzerschnittene Naturräume führen. Dies gilt gerade angesichts erheblicher ökologischer Eingriffe durch die Inanspruchnahme von Waldgebieten. Den immensen Kosten stehen teilweise nur extrem niedrige prognostizierten Verkehrsbelastungen für das Jahr 2030 (OU Hilchenbach 5.000 Kfz pr Tag) sowie teilweise erhebliche ökologische Eingriffe (Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete,Wald) gegenüber. Die Bedarfseinstufung (VB/ WB*) ist daher nicht zu rechtfertigen.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
"1047	**NW**	**B 513**		**OU Harsewinkel**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf"**

entfällt.

Begründung

Die Verkehrsbelastung am westlichen Ortsausgang von Harsewinkel liegt nur bei durchschnittlich ca. 8.000 Kfz pro Tag. Der meiste Verkehr ist Ziel- und Quellverkehr von und nach Harsewinkel. Die Verkehrsprognose des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur berücksichtigt dies jedoch nicht. Die prognostizierte Entlastung der Ortsdurchfahrt wird daher nicht eintreffen. Eine Netzbetrachtung sowie eine abwägende Einbeziehung der ebenfalls im Bundesverkehrswegeplan und im Entwurf des Ausbaugesetzes enthaltenen Maßnahmen an B 51, B 58 und B 64 im Korridor Bielefeld – Münster fehlt. So ist beispielsweise bei Realisierung der fünf Ortsumgehungen B 51/B 64 für Harsewinkel ein Rückgang der Verkehrsbelastung in diesem Bereich um 3.000 Kfz pro Tag (38 %) prognostiziert, der in der Bewertung aber nicht berücksichtigt wurde. Die Ortsumfahrung tangiert Natur-, Landschaftsschutz- und Überschwemmungsgebiete, weshalb die attestierte „mittlere" Umweltbetroffenheit anzuzweifeln ist.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
"1048	**NW**	**B 516**		**OU Ense/Ruhne**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf"**

entfällt.

Begründung

Das Projekt ist zu streichen, da die Umsetzung zur Belastung von bislang wenig betroffenen Ortsrandgebieten mit Lärm und Schadstoffen führen würde. Die prognostizierten Verkehrszahlen und der teilweise extreme Rückgang der Zahlen im Ortskern werden aufgrund der Quell-Ziel-Verkehre und des Knotenpunktes für das nachgeordnete Straßennetz im Ortskern bezweifelt. Bei dieser Strecke könnte es sich um eine Lkw-Maut-Ausweichstrecke handeln. Die geplante Erweiterung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 7,5 t sowie die ab 2018 vorgesehene Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen wurden jedoch bei der dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegenden Verkehrsprognose für das Jahr 2030 bisher nicht berücksichtigt. Der Lkw-Verkehr auf Bundesstraßen, die bisher als Mautausweichstrecken dienen, wird so für das Jahr 2030 systematisch überschätzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
"1050	**NW**	**B 528**	**S-OU**	**Kamp-Lintfort**	**N 2**	**Vordringlicher Bedarf"**

entfällt.

Begründung

Der Ausbau der A 57 und des AK Moers müssen bei der Bewertung des Projektes berücksichtigt werden, da hier Zusammenhänge bestehen, welche die Notwendigkeit der S-OU Kamp-Lintfort widerlegen. Bei dieser Strecke handelt es sich um eine Lkw-Maut-Ausweichstrecke zur A 57 / A 40. Die geplante Erweiterung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 7,5 t sowie die ab 2018 vorgesehenen Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen wurden jedoch bei der dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zugrunde liegenden Verkehrsprognose für das Jahr 2030 bisher nicht berücksichtigt. Der Lkw-Verkehr auf Bundesstraßen, die bisher als Mautausweichstrecken dienen, wird so für das Jahr 2030 systematisch überschätzt.

Das Projekt führt durch mehrere ökologisch wertvolle Schutzgebiete und nah an Wohngebieten vorbei.
Hier käme es zu einer Mehrbelastung durch Lärm und Schadstoffe. Die Feststellung einer „geringen" Umweltbetroffenheit ist daher anzuzweifeln.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)434

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
"835	**NW**	**A 001**		**AS Adenau (L10)**	**AS Lommersdorf (L115z) (Anteil NW)**	**N 4**	**Vordringlicher Bedarf**
836	**NW**	**A 001**		**AS Lommersdorf (L 115z)**	**AS Blankenheim (B 51)**	**N 4**	**Vordringlicher Bedarf**
1053	**RP**	**A 001**		**AS Adenau (L10)**	**AS Lommersdorf (L115z) (Anteil RP)**	**N 4**	**Vordringlicher Bedarf"**

entfällt.

Begründung

Die Neubauplanungen sind nicht mehr zeitgemäß. Der Straßenneubau verläuft durch geschützte Naturräume, zerschneidet bisher unzerschnittene Kernräume und führt darüber hinaus zu massiven Flächenversiegelungen. Auch das Umweltbundesamt fordert daher eine Streichung des Projekts. Eine von vielen Bürgerinnnen und Bürgern geforderte Netzlösung als Alternative zu diesem Vorhaben wurde nicht ergebnisoffen geprüft. Aufgrund des schwerwiegenden ökologischen Eingriffs ist alternativ auch der Ausbau der B 51 (im Abschnitt Blankenheim – Prüm) zu prüfen. Aufgrund der vom BMVI für 2030 prognostizierten, relativ geringen Verkehrsbelastung von 17.000 Kfz pro Tag ist außerdem zu prüfen, ob eine (teilweise) Realisierung in einer niedrigeren Straßenkategorie bzw. Entwurfsklasse angemessener und verträglicher wäre. Die Prüfung der genannten Alternativen muss in einem Dialog- und Beteiligungsprozess erfolgen, um eine verkehrliche Lösung zu erarbeiten, die Mensch, Umwelt und Natur tatsächlich entlastet.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)448

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1052	RP	A 001	AS Kelberg (B 410)	AS Adenau (L10)		N 4	Vordringlicher Bedarf

entfällt.

Begründung

Die Neubauplanungen sind nicht mehr zeitgemäß. Der Straßenneubau verläuft durch geschützte Naturräume, zerschneidet bisher unzerschnittene Kernräume und führt darüber hinaus zu massiven Flächenversiegelungen. Auch das Umweltbundesamt fordert daher eine Streichung des Projekts. Eine von vielen Bürgerinnnen und Bürgern geforderte Netzlösung als Alternative zu diesem Vorhaben wurde nicht ergebnisoffen geprüft. Aufgrund des schwerwiegenden ökologischen Eingriffs ist alternativ auch der Ausbau der B 51 (im Abschnitt Blankenheim – Prüm) zu prüfen. Aufgrund der vom BMVI für 2030 prognostizierten, relativ geringen Verkehrsbelastung von 17.000 Kfz pro Tag ist außerdem zu prüfen, ob eine (teilweise) Realisierung in einer niedrigeren Straßenkategorie bzw. Entwurfsklasse angemessener und verträglicher wäre. Die Prüfung der genannten Alternativen muss in einem Dialog- und Beteiligungsprozess erfolgen, um eine verkehrliche Lösung zu erarbeiten, die Mensch, Umwelt und Natur tatsächlich entlastet.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Arbeitsgruppe der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)449

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
"991	**NW**	**B 062n**		**OU Erndtebrück**	**N 2/3**	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht"**

entfällt.

Begründung

Das Gesamtprojekt im Zuge der B 62/B 508 ist gesamtwirtschaftlich so nicht sinnvoll. Die im Gesetzesentwurf enthaltene Dimensionierung mit dem Ausbau auf drei Spuren ist nicht angemessen.
Die Straße soll durch bisher unzerschnittene Naturräume führen. Dies gilt gerade angesichts erheblicher ökologischer Eingriffe durch die Inanspruchnahme von Waldgebieten. Den immensen Kosten stehen teilweise nur extrem niedrige prognostizierten Verkehrsbelastungen für das Jahr 2030 (OU Hilchenbach 5.000 Kfz pr Tag) sowie teilweise erhebliche ökologische Eingriffe (Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete,Wald) gegenüber. Die Bedarfseinstufung (VB/ WB*) ist daher nicht zu rechtfertigen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.